

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.



№ 12 (12994)

Выходит один раз в месяц
15 ДЕКАБРЯ 2018 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 , Г М У И М Е Н И А Д М И Р А Л А Ф . Ф . У Ш А К О В А



«КРАСНОЕ СОРМОВО»
НАЧАЛО НОВУЮ СЕРИЮ
СТР. 9



МАСШТАБНЫЙ
РЕМОНТ СТР. 11



ПОВЫСИТЬ
КОНКУРЕНТО-
СПОСОБНОСТЬ
ОТРАСЛИ СТР. 12

НАГРАЖДЕН КАПИТАН «СОВКОМФЛОТА» СЕРГЕЙ ЗЫБКО

Президент Российской Федерации Владимир Путин вручил в Кремле высокие государственные награды выдающимся гражданам России — работникам промышленности, сельского хозяйства, деятелям науки, образования, здравоохранения, культуры и спорта.

Капитан ПАО «Совкомфлот» Сергей Зыбко был удостоен ордена «За морские заслуги» за большой вклад в реализацию проекта создания и начала эксплуатации первого в мире ледокольного танкера-газовоза СПГ «Кристоф де Маржери».

Эксплуатация танкера в рамках проекта началась в декабре 2017 года. На текущий момент «Кристоф де Маржери» в рамках проекта «Ямал СПГ» совершил 16 рейсов, в ходе которых потребителям было доставлено 1,2 млн тонн СПГ.



МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ — СИСТЕМНЫЙ ЭЛЕМЕНТ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Вопросы повышения конкурентоспособности внутренних водных путей и морского транспорта, реализации их конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта, повышения экологической безопасности, энергоэффективности и снижения инфраструктурных издержек обсудили участники отраслевой конференции, состоявшейся в Москве в рамках XII форума и выставки «Транспорт России-2018».

КОНКУРЕНЦИЯ ДОЛЖНА БЫТЬ СПРАВЕДЛИВОЙ

Анализируя, что помешало эффективной работе речного флота в 2018 году, профессионалы отрасли сошлись во мнении, что основным препятствием являются неравные конкурентные условия по сравнению с другими видами транспорта.

Выступивший на конференции министр транспорта Евгений Дитрих отметил важность задачи по перераспределению грузопотоков с наземного транспорта на морской и речной, что уже заложено в актуализированной транспортной стратегии. «Такую задачу ставят перед нами не только государственные потребности. Многие наши зарубежные партнеры говорят о том, что необходимо развивать внутренние водные пути для того, чтобы иметь возможность перевозить грузы более дешево и эффективно, не загружая при этом наземные пути, предназначенные для перевозки пассажиров», — сказал министр.

Ежегодно страна тратит более 1 трлн рублей на поддержание и развитие транспортной сети. Разработка критериев транспортно-экономического баланса, анализ текущих и перспективных направлений грузопотоков, определение приоритетов по выбору между существующими транспортными маршрутами и строительством дублирующих и в конечном счете конкурирующих с уже имеющимися приведет к сбалансированной политике государства и ее предсказуемости для участников рынка.

ЧТО ВЗЯТЬ ЗА КРИТЕРИИ

Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в своем выступлении отметил, что одной из основных проблем для внутреннего водного транспорта остаются инфраструктурные ограничения, а также неравнозначные условия работы по сравнению с другими видами транспорта. Это выражается и в ценах на топливо, которые выросли на 50% в этом году, и в реше-

ниях по регулированию тарифной политики естественных монополий. Особое значение в этой связи приобретает разработка и определение критериев транспортно-экономического баланса. На первое место он поставил инфраструктурные издержки — то есть выявление наименьшего показателя соотношения расходов федерального бюджета на развитие, модернизацию и текущее содержание инфраструктуры по видам транспорта в расчете на 1 т/км коммерческого грузооборота по региону. Кроме того, в расчете баланса необходимо учитывать нагрузку на окружающую среду, выявляя наименьшие показатели по выбросам в атмосферу, шумовому воздействию и вибрации при деятельности различных видов транспорта. Среди важнейших критериев — безопасность (сравнение показателей аварийности при деятельности различных видов транспорта) и сохранность грузов при доставке различными видами транспорта. Такой под-

ход используется в европейских странах, и этот опыт может быть использован и в России.

Экономика процесса требует также учитывать наличие (отсутствие) резервов пропускной способности транспортной инфраструктуры с проведением сравнения грузопотоков и грузонапряженности по направлениям и по сезонам, эффективность использования транспортных средств при перевозке различных видов грузов, в т.ч. тяжеловесных и крупногабаритных.

При расчете баланса должны учитываться сроки доставки грузов различными видами транспорта, диапазон наиболее эффективных расстояний перевозки различными видами транспорта по регионам с разбивкой по родам грузов, сроки службы транспортных средств. Не последнее место в анализе занимают такие характеристики, как энергоэффективность и производительность труда.

Начало, окончание на стр. 2

МОРСКОЙ И РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ — СИСТЕМНЫЙ ЭЛЕМЕНТ МАГИСТРАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ



Окончание, начало на стр. 1

Разумеется, следует иметь в виду также и развитие прилегающих территорий, сопутствующей инфраструктуры, смежных отраслей экономики (металлургия, электроэнергетика, машино- и судостроение, высокие технологии).

«Речники надеются, что те условия, которые необходимы для эффективной рентабельной работы флота, будут созданы в ближайшее время. Сегодня внутренний водный транспорт несет в себе огромный нерализованный потенциал», — завершил свое выступление Алексей Клявин.

ДАВИ НА ГАЗ

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк в своем выступлении подчеркнул, что с учетом планируемых на международном уровне ограничений по выбросам парниковых газов в дополнение к уже принятым ограничениям по выбросам оксидов серы и азота существующие сейчас на рынке технические решения (например, скрубберы) перейдут в разряд субстандартных. По мнению спикера, будущее — за «зеленым судоходством», которое подразумевает использование СПГ в качестве судового топлива.

Минэнерго поддержало мнение главы «Совкомфлота». Заместитель министра энергетики Российской Федерации Павел Сорокин подчеркнул, что за сегментом СПГ-бункеровки действительно большое будущее, потому что это экологично, и Россия обладает богатейшими запасами газа. По мере развития инфраструктуры это будет все более и более по-

пулярным видом бункеровки. На вопрос, в состоянии ли будет отечественная промышленность удовлетворить спрос на низкосернистое топливо, после вступления в силу требований по ограничению выбросов оксидов серы, Павел Сорокин ответил утвердительно. Топливная промышленность планирует поставить на российский рынок достаточное количество низкосернистого топлива.

ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

Без строительства новых современных судов отрасль не сможет соответствовать вызовам времени. Чтобы обновить и модернизировать российский гражданский флот, необходимо запустить отдельную программу господдержки лизинга. Об этом заявил генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

На сегодняшний день ГТЛК заказала на российских верфях 56 судов, из которых 32 построено и передано лизингополучателям. «Мы разработали и уже презентовали широкомасштабную программу обновления флота с объемом государственного финансирования 27,9 млрд рублей», — сообщил Храмагин. — Пилотный этап программы стартует в ближайшее время — по линии Минтранса принято решение о предоставлении ГТЛК субсидии в объеме 5,9 млрд рублей на строительство двух пассажирских «Комет» для Азово-Черноморского бассейна и 11 сухогрузов река — мореплавания».

Предполагается, что грузовой флот будет строиться по формуле 50/50 с точки зрения соотношения бюджетных и привлеченных

средств, а пассажирский — по формуле 90/10, поскольку привлечь коммерческий капитал в пассажирском сегменте крайне сложно.

Средства, выделяемые государством на лизинг судов, являются возвратными и могут многократно направляться на новое строительство судов в отличие от других мер государственной поддержки. Всего по программе будет профинансировано строительство более 100 судов на отечественных верфях в течение пяти лет.

Помощник президента РФ Игорь Левитин в своем выступлении на конференции особо отметил необходимость строительства и крупнотоннажных судов для Каспийского моря.

К РОСТУ ЧЕРЕЗ ЦИФРОВИЗАЦИЮ

Участники конференции отметили необходимость внедрения современных цифровых технологий во все сегменты отрасли. Так, директор по взаимодействию с органами государственной власти АО «ОТЛК» Лариса Коршунова отметила, что для внедрения электронного документа оборота и введения «одного окна» необходим перевод оформления перевозок в электронный формат — создание электронной накладной.

К сожалению, пока не решен вопрос признания электронных подписей всеми участниками процесса: государственными контрольными органами, в том числе признанием электронных подписей, выданных в иностранных государствах.

Очень важный вопрос — упрощение процедур и формальностей.

Требуется упрощение процедур для оформления перехода судна между терминалами порта и между портами Российской Федерации. В рамках Евразийской экономической комиссии обсуждается проект новых правил заполнения транзитной декларации. Уже сегодня положения Таможенного кодекса Евразийского таможенного союза позволяют на национальном уровне регулировать упрощение таможенных процедур таможенного транзита, т.е. законодательная основа для решения проблем по упрощению таможенных формальностей уже есть.

Генеральный директор ООО «Транзас Навигатор» Игорь Гапешко отметил проблему, связанную с ввозом радиоэлектронного оборудования для судов под российским флагом. Ранее оборудование проверялось филиалами Главного радиочастотного центра на основании документов, предоставленных производителем. С 31 января 2017 г. правила изменились, и сейчас оборудование проверяется на основании инструментальной проверки. В результате требуется от 6 месяцев до года на ввоз и проверку оборудования, однако требования к самому оборудованию могут меняться быстрее. Причем это относится не только к новому оборудованию, но и к оборудованию, которое ранее уже было одобрено. Таким образом, мы можем остаться без современного радиоэлектронного оборудования на судах. Решением проблемы, по мнению докладчика, может стать возврат к ранее существовавшей системе либо организация освидетельствования оборудования на

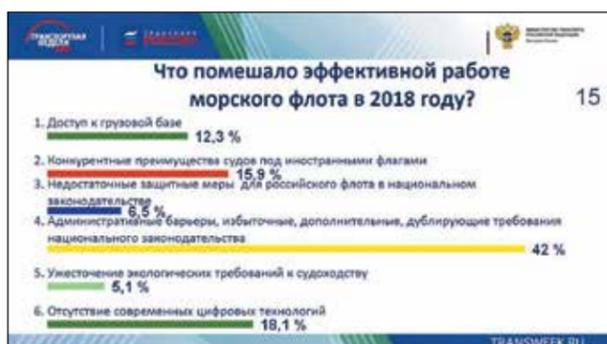
стендах производителя.

По мнению участников конференции, цифровая оптимизация потоков информации в управлении судоходством на глобальном уровне окажет наибольшее влияние на отрасль в ближайшие 10 лет.

Так, директор Отраслевого центра «Маринет» Александр Пинский отметил, что в ближайшее десятилетие цифровые технологии будут доминировать. Безэкипажные суда — это тренд ближайших 20 лет. Безэкипажное судоходство — это автоматическое и дистанционное управление судном. Развитие будет происходить поэтапно: сначала это будут малоэкипажные суда, затем это будут суда, на которых экипаж будет выполнять вспомогательные функции, затем появятся суда-роботы уже без экипажей. Создаваемые в рамках «Маринет» технологии эксплуатации судов с высокой степенью автономности и морской робототехники должны стать конкурентоспособными и востребованными не только на внутреннем, но и на внешнем рынке.

Все участники конференции сошлись во мнении, что сегодня в транспортном комплексе активно формируется мощная цифровая платформа. На ее основе можно и нужно создавать новые уникальные сервисы, повышать доступность и качество перевозок. Для этого необходимо совершенствовать законодательство, внедрять сквозные технологии, обеспечивать высокий уровень информационной безопасности.

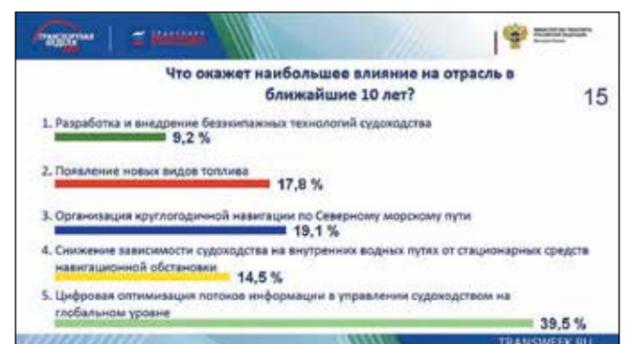
В начале конференции среди участников был запущен опрос о том, что, по мнению работающих в отрасли, помешало эффективной работе морского флота в 2018 г.



Результат опроса участников конференции о том, что помешало эффективной работе речного флота в 2018 г.



В завершении конференции был проведен финальный опрос, в ходе которого участники ответили на вопрос: «Что окажет наибольшее влияние на отрасль в ближайшие 10 лет?»



ВОЛГО-БАЛТ: НАВИГАЦИЯ ПРОШЛА УСПЕШНО

Объем грузоперевозок по внутренним водным путям Волго-Балта в навигацию 2018 года составил 16,2 млн тонн, что соответствует уровню перевозок в прошлом году.



По информации Федора Шишлакова, и. о. руководителя ФБУ «Администрация «Волго-Балт», из общего объема более 8 млн тонн составили строительные грузы, 1,7 млн

тонн — черные металлы, по 1,5 млн тонн — лесная продукция и нефтепродукты. Рост на 4% показали перевозки строительных грузов по Вытегорской лестнице в направлении Волги.

Что касается речных круизных перевозок, то за минувшую навигацию они выросли на 9% по сравнению с итогами работы прошлого года и составили 360 тыс. человек. Развитию пассажирских пе-

ревозок в бассейне в 2018 году уделялось особое внимание. Так, в текущем году начал работу новый пассажирский причал в городе Старая Ладога Ленинградской области. ФБУ «Администрация «Волго-Балт» провело дноуглубительные работы, обеспечило гарантированную глубину 3,5 м и ограждение судового хода навигационными знаками. Причал сразу стал востребован для захода пассажирских круизных судов, за навигацию 2018 года он принял 7 тыс. пассажиров.

Подводя итоги работы в прошедшем году, в «Волго-Балте» отметили, что с началом навигации-2018 была установлена единая глубина судового хода 4,0 м по всей основной трассе.

Судоходные гидротехнические сооружения Волго-Балта начали судопропуск 25 апреля открытием Нижне-Свирского шлюза и завершили его 22 ноября.

Для поддержания гарантированных габаритов пути были выполнены эксплуатационные землечерпательные работы в объеме 590 тыс. куб. м с привлечением 11 земснарядов. 32 обстановочные бригады содержали судоходную обстановку, ими было выставлено и обслуживалось 2162 плавучих

и 2379 береговых знаков. Государственное задание по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства выполнено на 102,6% (693643 километро-дней).

В результате слаженной работы путейцев, лоцманов и диспетчерского аппарата транспортных происшествий по вине ФБУ «Администрация «Волго-Балт» не допущено.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» продолжало работу по восстановлению габаритов Новолдожского и Онежского каналов, позволяющих судам классов «Р» и «О» Российского речного регистра осуществлять безопасное судоходство, минуя Ладожское и Онежское озера. В навигацию 2018 года каналы уже начали активно использоваться судовладельцами.

Напомним, что общая протяженность внутренних водных путей Волго-Балтийского бассейна, расположенных на территориях семи субъектов Российской Федерации, составляет 4950 км. Основная трасса бассейна Череповец — Санкт-Петербург позволяет осуществлять транспортировку грузов между портами Балтийского моря с севера, Каспийского и Черного морей с юга.

ДВАДЦАТЬ МИЛЛИОНОВ ТОНН ПО ВОДЕ

В Санкт-Петербурге и Ленинградской области к 2030 году объем перевозок грузов по внутренним водным путям может составить 20 млн тонн. Такой прогноз сделал начальник управления по развитию транспортной инфраструктуры и ИТС Дирекции по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Валентин Енокаев, выступая на I Международном форуме транспортной инфраструктуры. Форум прошел в конце ноября 2018 года в Санкт-Петербурге в выставочном комплексе «Ленэкспо».

При этом общий объем перевозок грузов в регионе к 2030 году может вырасти до 548,8 млн тонн, из них 374,3 млн тонн придется на железнодорожный транспорт, 154,4 млн тонн — на автомобильный, 0,1 млн тонн — на воздушный.

«За последние годы у нас реализован достаточно большой объем проектов, которые стимулируют развитие грузопотока и пассажиропотока. К таким проектам можно отнести развитие морских портов Бронка и Усть-Луга, автодорожных и железнодорожных подходов, строительство новых терминалов в Пулковском, строительство и развитие скоростного железнодорожного сообщения Москва — Хельсинки, путепроводов, которые проходят через эти железнодорожные пути», — сказал он.

Валентин Енокаев напомнил, что Санкт-Пе-

тербург в составе международного транспортного коридора Европа — Западный Китай (ЕЗК) попал в комплексный магистральный план модернизации транспортной инфраструктуры, утвержденный Правительством РФ. Согласно этой схеме, в регионе должны быть спроектированы два объекта водного транспорта — новый речной вокзал в Санкт-Петербурге в районе Рыбацкого проспекта и речной порт в Кировске (Ленобласть).

Среди ключевых региональных объектов, стоящих на повестке дня, он назвал также широтную магистраль скоростного движения с мостом через Неву в створе улицы Фаянсовой — улицы Зольной. Также планируется строительство моста через реку Волхов в Киришах и через реку Свирь в Подпорожье.



ПРИЧАЛ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ В НЕВСКОЙ ДУБРОВКЕ

В Ленинградской области построят причал для приема пассажирских лайнеров и «Метеоров» в Невской Дубровке в районе Невского пятачка. Об этом сообщил заместитель начальника Управления по транспорту Ленинградской области Михаил Присяжнюк, который пояснил, что рассматривается вариант возведения причала на правом берегу Невы, напротив мемориала «Героям Метрострою».

Сейчас на месте будущего причала ведутся геологические изыскания, начались предпроектные проработки строительства нового причала. Проект будет готов до конца года, весной начнется стройка силами инвестора — компании «Конт». Первые теплоходы смогут швартоваться к пристани уже летом следующего года. Причал сможет принимать одновременно как большие лайнеры, так и малые типы пассажирских судов. Как один из вариантов — прямой маршрут «Метеоров» из Санкт-Петербурга по Неве.

Невская Дубровка — поселок

городского типа во Всеволожском районе Ленинградской области, где располагается несколько мемориалов, связанных с Великой Отечественной войной. Во время битвы за Ленинград из Невской Дубровки переправлялись войска на Невский пятачок — плацдарм на левом (восточном) берегу Невы, который удерживали советские войска Ленинградского фронта. Боевые действия в районе Невского пятачка велись с целью прорыва блокады.

Проект возведения сети речных причалов в наиболее посещаемых туристами населенных пунктах был запущен в Ленинградской



области в 2017 году. Уже завершено строительство причальных сооружений в Старой Ладоге, Свирьстрое и крепости Орешек, где в следующем году появится также вертолетная площадка.

Причалы строятся по щадящей

технологии на легких сваях-палах, укрепленных на дне реки. Конструкции палового типа минимально используют береговую черту, что важно в местах расположения объектов культурно-исторического наследия.

Всего на развитие причальной инфраструктуры в Ленинградской области инвестор в ближайшие пять лет намерен направить около 1 млрд руб. Планируется открыть 10–12 причалов вблизи туристических объектов.

ВОЛОГОДЦЫ ПОЛУЧАТ ДЕНЬГИ НА ИНФРАСТРУКТУРУ

Власти Вологодской области в течение трех получают 350 млн руб. на реализацию экологических проектов, в числе которых капитальный ремонт гидротехнических сооружений и дноуглубительные работы на реке Северная Двина. «На сегодняшний день за последние пять лет 650 млн рублей уже выделено. Для продолжения этих работ будет выделено в течение ближайших трех лет 350 млн рублей», — сообщил губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

По словам губернатора, это решение вынесено по итогам прошедшей на прошлой неделе встречи с главой Минприроды России Дмитрием Кобылкиным. «Самый главный вопрос, который мы обсуждали, это продолжение капитального ремонта гидротехнических сооружений, особенно водоводного тракта Кубенского озера в город Вологду, где 320 тыс. человек население, и без резервного источника водоснабжения города Вологда может просто встать. Этого допустить нельзя, поэтому подтверждено финансирование по линии Минприроды этого проекта», — пояснил он.

Кувшинников также сообщил о том, что дноуглубительные работы на реке Малая Северная Двина — участка Северной Двины от слияния Сухоны и Юга у города Великий Устюг до впадения в нее реки Вычегды у города Котлас — будут продолжены. «Министр подтвердил выделение финансирования на срезку перекатов наносного песка на Малой Северной Двине для предотвра-

топления города Великий Устюг. Все решения приняты, заканчивается проектирование, все вопросы будут решены», — сказал губернатор.

В 2016 году, после серьезного подтопления Великого Устюга, начались масштабные работы по расчистке русла реки Северная Двина на участке от Великого Устюга до Котласа и углубление дна с 4-го по 6-й км реки Сухоны. Работы по третьей очереди дноуглубления запланированы на 2018–2020 годы. В результате протяженность дноуглубительных работ составит 1,6 км по реке Сухона, будет изъято 256 тыс. куб. м грунта.

На федеральные средства в размере 650 млн руб. в области с 2013 по 2017 год было реконструировано 11 гидротехнических сооружений в восьми муниципалитетах.



«СЕВЕРСТАЛЬ» ВЫБИРАЕТ РЕЧНОЙ ФЛОТ

На «Северстали» подвели итоги сезона навигации-2018. В этом году с площадки Череповецкого меткомбината «ЧерМК» по воде отправили почти 1 миллион 650 тысяч тонн металлопродукции, что на 2,8% превышает показатель прошлого года.

С прошлой осени несколько судов оставались на зимовку, поэтому грузить их начали еще до официального открытия навигации. Помогла и погода — уровень воды позволил начать движение в срок. Металл из цехов доходил также своевременно. Кроме того, команда в составе специалистов управления транспорта, планирования перевозок, логистики разработала несколько новых схем. Например шесть теплоходов привозили в Череповец металлолом, а в обратный

путь загружались металлопродукцией. Ежедневно на погрузке стояло по четыре теплохода. Прибывающим судам помогал флот комбината. Один теплоход занимался перевозкой белорусского известняка, второй помогал быстрее пришвартоваться к пирсу и занимался перевозками металла по акватории Череповца.

«В этом году перевезли рекордное количество — 22 тысячи тонн металлопродукции», — пояснил Андрей Кузнецов, менеджер по флоту промышленного порта ЧерМК.

В целом в промышленном порту признали результаты навигации сезона 2018 удовлетворительными. Однако с приходом зимы работы в порту не заканчиваются. Уже в первом квартале в порту начнут принимать металлопрокат и готовиться к навигации 2019 года.



ЛИКВИДИРОВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

Эксперты Санкт-Петербургского филиала Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на четвертый этап строительства, в ходе которого возводится жилой поселок для работников шлюза.

По итогам повторно проведенной экспертизы выданы положительные заключения. Об этом сообщает пресс-служба ФАУ «Главгосэкспертиза».

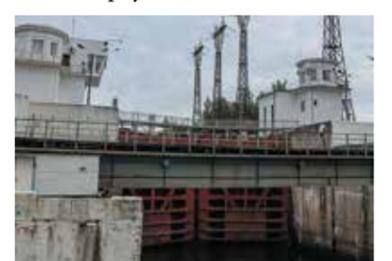
Нижне-Сви́рский гидроузел, расположенный на реке Сви́рь, у поселка Сви́рстрой в Лодейнопольском районе Ленинградской области, построен в 1927–1936 годах. Первая нитка гидроузла была сдана в эксплуатацию в 1933 году. Габариты камеры позволяли шлюзовать только одно большегрузное судно, в связи с чем шлюз стал «узким» местом на трассе Волго-Балтийского водного пути. В 2012 году в рамках выполнения ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)»

было начато строительство второй нитки шлюза, которая должна ликвидировать инфраструктурные ограничения и увеличить объем грузо- и пассажироперевозок по Волго-Балтийскому водному пути. Кроме того, ввод объекта в эксплуатацию будет способствовать развитию высокорентабельных транзитных перевозок по международному транспортному коридору «Север — Юг».

Жилой комплекс, проект которого получил положительное заключение Главгосэкспертизы России, будет построен в границах улиц Ленина, Энергетиков и 1 Мая. Его территория будет разделена на несколько функциональных зон:

общественную со служебно-хозяйственным зданием и жилым домом для командированного персонала и жилую со многоквартирными и двухквартирными домами. Также здесь будет обустроена зона отдыха с детской и спортивной площадками.

Вспомогательные прожизивать до 238 человек — работников Нижне-Сви́рского гидроузла и членов их семей.



ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ПОСЕТИЛ БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД

Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев 28 ноября посетил с рабочим визитом «Балтийский завод». В ходе визита он провел рабочее совещание, ознакомился с ходом строительства атомного ледокола «Арктика», посетил цеха завода.

В ходе совещания с участием руководителей предприятий ГК «Росатом», ОСК и предприятий-поставщиков Балтийского завода, Дмитрий Медведев отметил важность продолжения строительства ледокольного флота в Российской Федерации. В частности, обсуждался вопрос продления серии ледоколов проекта 22220, а также участия Балтийского завода в строительстве новых атомных ледоколов «Лидер».

Перед совещанием глава ОСК Алексей Рахманов и генеральный директор Балтийского завода Алексей Кадилов показали Председателю Правительства Российской Федерации производственные мощности предприятия, в частности сборочно-сварочный цех Балтийского завода, где производится обработка и резка металла, сборка и покраска секций корпуса ледокола. Во время визита глава правительства пообщался со специалистами цеха.

Сегодня Балтийский завод специализируется на строительстве надводных кораблей 1-го ранга, судов ледового класса (ледоколов, многофункциональных судов-снабженцев) с атомными и дизель-электрическими силовыми установками, атомных плавучих энергоблоков. Одним из важнейших направлений деятельности верфи является атомное гражданское судостроение.

По контракту с ФГУП «Росатом-флот» Балтийский завод строит три атомных ледокола проекта 22220: «Арктика», «Сибирь» и «Урал» (водоизмещение — 33,54 тыс. т, назначенный срок службы — 40 лет). Атомоходы будут оснащены двухреакторной энергетической установкой. Они станут самыми большими и самыми мощными (60 МВт) атомными ледоколами в мире.

Главное отличие ледоколов с атомной силовой установкой — огромная энерговооруженность

и большой ресурс, позволяющий обходиться без «дозаправки» несколько лет. Мощность атомного ледокола дает возможность работать во льдах толщиной до 2,9 м, что существенно выше максимальных возможностей по толщине ледового покрытия для дизельного ледокола.

Универсальные атомные ледоколы предназначены для самостоятельной проводки судов (в том числе крупнотоннажных), лидирования караванов круглогодично в западном районе Арктики, ледокольной проводки судов на мелководных участках Енисея (Дудинское направление) и Обской губы, буксировки судов и других плавучих сооружений, а также оказания помощи судам и выполнения спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде.

Главной атомный ледокол «Арктика» проекта 22220 был заложен в 2013 году и спущен на воду в июне

2016 года. В настоящее время на нем ведутся монтажные, пусконаладочные работы, внутренняя отделка помещений и кают, сварочные испытания.

Строительство первого серийного ледокола «Сибирь» проекта 22220 началось в 2015 году. В сентябре 2017 года он был спущен на воду, сейчас идут достроечные работы, погрузка и установка оборудования.

В 2016 году был заложен второй серийный ледокол «Урал». Его собирают на стапеле завода. Спуск ледокола на воду планируется в 2019 году.



ПРИВЛЕЧЬ ЗАЕМ

Для строительства четвертого и пятого универсальных атомных ледоколов ЛК-60 планируется привлечь заемные средства, о чем сообщил руководитель ФГУП «Атомфлот» Вячеслав Рукша, выступая на отраслевой конференции «Морской и речной транспорт — системный элемент магистральной инфраструктуры».

Строительство атомоходов предполагается осуществлять на базе смешанного финансирования. Общая стоимость проекта оценивается в 100 млрд руб., из них 45 млрд руб. — средства федерального бюджета, 10 млрд руб. — средства госкорпорации «Росатом», оставшиеся средства — заемное финансирование.

Напомним, что строительство трех универсальных двухосадочных атомных ледоколов ЛК-60Я проекта 22220 («Арктика», «Сибирь» и «Урал») ведется в Санкт-Петербурге на Балтийском заводе.

НЕВСКИЙ ЗАВОД ПОСТРОИЛ СУХОГРУЗ

«Пола Анфиса» — второе судно для компании «Пола Райз».

На слепе ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» состоялся спуск на воду второго серийного судна проекта RSD59. Сухогруз получил название «Пола Анфиса». Заказчик — Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), лизингополучатель — судоходная компания «Пола Райз».

Контракты на строительство были подписаны между ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод», ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ПАО «ГТЛК») и судоходной компанией ООО «Пола Райз». Головной сухогруз проекта RSD59 «Пола Анатолия» был спущен на воду 5 июля 2018 года.

Судно строится на класс Российского Морского Регистра Судостроения KM Ice2 R2 AUT1-ICS. BC.



КЛАСТЕР СУДОСТРОЕНИЯ И СУДОРЕМОНТА СОЗДАЕТСЯ В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Ассоциация «Кластер судостроения и судоремонта Калининградской области» зарегистрирована в Калининграде. Это первый шаг к созданию в регионе промышленного кластера, который объединит около 10 предприятий судостроительной отрасли.

Основу ассоциации составили «прибалтийский судостроительный завод «Янтарь», 33 судоремонтный завод и светловское предприятие «ЭРА», входящие в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК).

Кроме того, активное участие в работе по созданию кластера принимают специалисты Калининградского государственного технического университета (КГТУ).

Участники кластеров могут рассчитывать, в частности, на возмещение до 50% затрат при реализации совместных проектов по производству промышленной продукции в целях импортозамещения. Регио-

нальный Центр поддержки предпринимательства может предложить им помощь в поиске партнеров на зарубежных рынках, участии в выставках, проведении маркетинговых исследований, обучении.

«СЕДОВ» И «КРУЗЕНШТЕРН» ВСТАЛИ НА РЕМОНТ

Учебные парусный суда «Седов» и «Крузенштерн» проходят ремонт на заводе в городе Светлый (Калининградская область). Работы проводятся на ООО «Судоремонт-Запад», которое имеет большой опыт обслуживания исторических парусников.

Наибольший объем ремонта запланирован на «Седове»: пройдет перестройка нескольких внутренних помещений, будут значительно обновлены рангоут и такелаж. Парусник оснастят различным современным оборудованием. Будет проведено и докование.

Ремонт «Крузенштерна» также будет серьезным. Но здесь

ситуация с работами будет зависеть от того, как пройдет конкурс на поставку нового двигателя для парусника. Поставка машины обусловлена очень жесткими требованиями, так как на момент спуска барк не имел специального ходового механизма, который был установлен на судно в середине 50-х годов прошлого века.



КВАЛИФИКАЦИЯ ТРЕБУЕТ ОЦЕНКИ

В середине ноября 2018 года состоялось заседание рабочей группы Совета по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте. На площадке Центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота в Санкт-Петербурге прошла встреча группы №3 по нормативному, методическому, информационному обеспечению и разработке оценочных средств для проведения независимой оценки.

Рабочая группа №3 была создана в соответствии с положением о Совете по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте, руководителем рабочей группы назначен генеральный директор АО «ЦНИИМФ» Сергей Буянов.

В повестку дня заседания рабочей группы вошли несколько вопросов. В частности, директор по социальным и кадровым вопросам Российской палаты судоходства Владимир Волченков выступил с докладом о создании Совета по профессиональным квалифика-

циям на морском и внутреннем водном транспорте, об одобрении проектов Примерных образовательных программ по ряду специальностей. В заседании также принял участие исполнительный директор АСОП Серик Жусупов.

Сергей Буянов представил на рассмотрение участникам заседания план работы рабочей группы №3 на период до 2019 года включительно. Так, планируется разработка концепции о системе оценки квалификации на морском и внутреннем водном транспорте, подготовка предложений о выборе базовых организаций для создания

Центра оценки квалификации на морском и внутреннем водном транспорте, разработка Правил проведения независимой оценки квалификации и многое другое.

Всего в заседании приняли участие более 20 членов рабочей группы.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», Совет по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте был создан 20 августа 2018 года в соответствии с решением Национального совета при президенте Российской Федерации по профессиональным



квалификациям. В состав СПК вошли представители Российской палаты судоходства, Ассоциации морских торговых портов, Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, профсоюзных организаций, Минтранса

России, Росморречфлота и других заинтересованных сторон.

Первое заседание Совета по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте состоялось 25 сентября 2018 года.

НОВЫЙ ШАГ В ПОКОРЕНИИ АРКТИКИ

Торжественное открытие Центра морских арктических компетенций (ЦМАК) состоялось в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Центр морских арктических компетенций создан при поддержке ФГУП «Атомфлот» и является структурным подразделением Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Ядром ЦМАК является уникальный тренажерный комплекс по управлению реакторной установкой «РИТМ-200» для подготовки, переподготовки и повышения квалификации экипажей универсальных атомных ледоколов проекта 22220 (УАЛ) типа «Арктика».

В тренажерном комплексе максимально точно симулирован не только внешний вид центрального поста управления ядерной энергетической установкой, но и разработана всережимная комплексная математическая модель, которая эмитирует всю энергетику ледокола с более чем тысячей контролируемых параметров. Разработчиком математической модели тренажера является Научно-исследовательский технологический институт им. А. П. Александрова — единственный в России научно-технологический центр комплексных испытаний корабельных ЯЭУ, доводящий их на стендах-прототипах до требуемого уровня надежности и безопасности.

Первая группа специалистов, которым предстоит вывести строящейся на Балтийском заводе универсальный атомный ледокол «Арктика» на швартовые испытания, пройдет обучение в центре в январе 2019 года.

Сформирован коллектив инструкторов, имеющих за плечами по 25–35 лет опыта эксплуатации реакторных установок на атомном флоте, а также опыт работы в качестве инструкторов тренажеров ядерных энергетических установок.

Была разработана и реализована программа подготовки инструкторов, включающая методологию системного подхода к обучению, вопросы психолого-педагогической подготовки, организации и проведения обучения персонала атомных ледоколов. Также инструкторы

прошли подготовку в учебном центре НИТИ имени А. П. Александрова, изучили техническую документацию и возможности тренажера по разработке сценариев занятий, наборе аварийных вводных.

Первыми программами для проведения обучения в ЦМАК стали 7 программ по подготовке специалистов для универсального атомного ледокола проекта 22220. Инструкторами центра при активном участии специалистов кафедры судовых ядерных энергетических установок ГУМРФ были разработаны программы подготовки капитана/старшего помощника капитана, механиков, электромехаников, судоводителей, инженера 1-й категории (оператора)/главного физика, а также инженеров по радиационной безопасности.

Программы включают в себя теоретический курс, знакомящий слушателей с особенностями ядерных энергетических установок ледоколов нового типа, а также курс тренажерной подготовки. В ходе тренажерной подготовки под руководством инструкторов слушатели будут отрабатывать действия по управлению ЯЭУ, начиная с выхода на минимально контролируемую мощность и заканчивая отработкой различных внештатных ситуаций вплоть до серьезных «запроектных» аварий.

По предварительному согласованному с ФГУП «Атомфлот» плану Центру морских арктических компетенций предстоит подготовить более 300 специалистов для серии универсальных атомных ледоколов «Арктика», «Сибирь» и «Урал».



В «МАКАРОВКЕ» ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ КЛАСС

В «Макаровке» введен в эксплуатацию новый медицинский класс Морского учебно-тренажерного центра (УТЦ). Спонсором проекта по созданию и оснащению нового медицинского класса выступило ООО «Газпромнефть Марин Бункер». Приобретенное на средства спонсора новое оборудование позволит существенно повысить качество подготовки моряков.



Новый учебный класс предназначен для подготовки членов экипажей морских судов и морских объектов нефтегазодобычи в соответствии с международными требованиями Конвенции ПДНВ 1978 г. с поправками и согласно рекомендаций ОРПО.

Теперь учебный центр ведущего вуза Росморречфлота сможет проводить курсы по оказанию первой помощи, медицинскому уходу с использованием дефибрилляторов, манекенов-симуляторов для отработки различных навыков оказания экстренной доврачебной помощи, уходу за больными на борту судна, для отработки хирургических навыков, сестринского ухода вплоть до отработки акушерских навыков, сердечно-легочной реанимации пассажиров, персонала судов и платформ.

Как сообщил ректор университета профессор Сергей Барышников, под новый класс было выделено специальное помещение, расположенное в колледже ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова (в учебном городке вуза на Большом Смоленском проспекте).

«Оборудование класса в новом помещении, с использованием новых тренажеров, манекенов и оборудования позволит существенно повысить уровень подготовки моряков и работников нефтегазовой отрасли, которым по роду своей деятельности необходимо пройти эти виды обучения и, что особенно важно, — привить устойчивые практические навыки», — отметил

Сергей Барышников. По словам генерального директора «Газпромнефть Марин Бункер» Андрея Васильева, обучение практическим приемам оказания помощи в трудных условиях и методам выживания в Арктике — одна из ключевых задач проекта популяризации морских профессий в молодежной среде и развития профильного образования, который компания планомерно реализует на протяжении пяти лет.

«Партнерские отношения с ведущими морскими вузами имеют еще более давнюю историю и сегодня выходят на качественно новый уровень. Промышленное освоение Арктики требует развития новых компетенций и поддержания высокого уровня образования от всех, кто реализует проекты в этом регионе. Сотрудничество с «Макаровкой» позволяет компании внести вклад в развитие профессионалов, работающих в том числе в полярных водах», — отметил Васильев.





В МОСКВЕ ОТКРЫЛАСЬ ЗИМНЯЯ ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ



Зимняя пассажирская навигация по Москве-реке открылась 15 ноября 2018 года. По реке курсируют 10 всепогодных судов ледокольного класса с укрепленным корпусом. Одновременно с этим около 140 летних теплоходов, которые перевозили туристов с апреля по ноябрь, отправились на стоянку до весны.

Работающие зимой суда способны ходить при битом льде толщиной до 20 см. Во время сильных холодов, когда река промерзает глубже, ее сначала расчищают ледоколы.

«Зимние речные маршруты открылись в Москве не так давно, но уже стали популярными. С ноября 2017 по апрель 2018 года перевезено более 200 тысяч пассажиров. Зимой в столицу приезжает немало туристов. Иностранцы могут воспользоваться аудиогидами, рассказывающими об основных достопримечательностях. Помимо русского, аудиотуры доступны еще на пяти языках: английском, французском, немецком, итальянском и китайском», — сообщили в Комитете туризма города Москвы.

Зимой пассажиров перевозят по двум наиболее популярным туристическим водным маршрутам в центральной части города. Пассажирам видны основные столичные достопримечательности: Московский Кремль, собор Василия Блаженного, стадион «Лужники», главный корпус МГУ и гостиница «Украина». Продолжительность экскурсий составляет примерно 2,5 часа.

В прошлом году зимняя пассажирская навигация по Москве-реке стартовала 9 ноября, летняя в этом году открылась 24 апреля. Пассажирами перевозили 150 судов, из них около 100 работало на туристических маршрутах, остальные (их около 50), так называемые банкеттоходы, — на заказных рейсах.

БИЗНЕС ИНИЦИИРУЕТ РАЗРАБОТКУ ПРОФСТАНДАРТОВ

Актуальные проблемы в сфере профессионального образования обсудили представители ассоциаций работодателей, профильных министерств и ведомств, собравшиеся на Четвертом Всероссийском форуме «Национальная система квалификаций России».

Ежегодно форум собирает на одной площадке около 1000 представителей органов государственной власти и субъектов Российской Федерации, объединений работодателей, советов по профессиональным квалификациям, профессиональных сообществ, образовательных и научных организаций.

Большой интерес вызвали две ключевые сессии форума: «Развитие институциональной структуры национальной системы квалификаций» и «Развитие профессионального образования в национальной системе квалификаций». Участники обсудили вопросы, касающиеся ситуации на рынке труда, системы профессиональных стандартов, практики и совершенствования деятельности советов по профессиональным квалификациям.

В рамках форума состоялась конференция «Квалифицированные кадры. Поиск баланса», посвященная обсуждению задач, решаемых советами по профессиональным квалификациям при проведении мониторинга рынка труда. Участники обсудили место профессиональных стандартов и отраслевых рамок квалификаций в системе мониторинга рынка труда, а также рассказали о современных инструментах выявления новых квалификаций на рынке труда.

На форуме выступила заместитель министра труда, секретарь национального совета по профессиональным квалификациям Любовь Ельцова. Она отметила, что в настоящее время в России насчитывается 1218 профстандартов, при этом наблюдается тенденция повышения роли бизнеса

в их формировании: «Мы достигли такого уровня, когда бизнес самостоятельно инициирует разработку профстандартов».

Вторая конференция форума была посвящена практике проведения независимой оценки квалификаций.

Представители Национального агентства развития квалификаций и советов по профессиональным квалификациям провели для участников форума консультации о том, как формируется совет по профессиональным квалификациям и как стать экспертом Национального агентства развития квалификаций или совета по профессиональным квалификациям.

Отметим, что в судоходной отрасли России уже ведется активная работа по формированию и утверждению отраслевых профстандартов. Так, в 2017 году

было разработано 20 новых профстандартов. Кроме того, 20 августа 2018 года был создан Совет по профессиональным квалификациям на морском и внутреннем водном транспорте, первое заседание которого

состоялось 25 сентября 2018 года в Москве. Председателем Совета был избран президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Алексей Клявин.





МОСКОВСКИЙ БАССЕЙН НА ПОДЪЕМЕ... ...В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

Этот сезон подтвердил устойчивый рост объема речных перевозок, который продолжается последние семь лет. С 24 апреля по 17 ноября 2018 года реки, озера и водохранилища Центральной России пропустили 1,33 млн человек. Рекордсменом года стало рязанское направление. Благодаря восстановленной пристани в Рязань зашло около 40 туристических лайнеров — почти в 2,5 раза больше, чем в прошлом году.

Навигация-2018 закрылась в Московском бассейне 17 ноября. За семь судоходных месяцев Канал имени Москвы пропустил через свои гидротехнические сооружения более 112 тыс. судов, которые совершили почти 53 тыс. шлюзований. Рекордсменом по судопропуску стал шлюз № 1 Канала имени Москвы: он принял 9,8 тыс. единиц флота, а это на 8,3% больше показателя 2017 года. Вместе с тем максимальный прирост — 14% — дал шлюз в Угличе. Если в прошлом году он пропустил 5546 судов, то в этом сезоне — 6322.

Общий пассажиропоток в Московском бассейне внутренних водных путей увеличился более чем на 7% и составил 1,33 млн человек, отмечает руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин. Аналогичные темпы роста продемонстрировал туристический рынок. Путешествие на круизных лайнерах совершили около 290 тыс. человек. Сюда входят экскурсионно-прогулочные маршруты длительностью до 24 часов, а также полноценные круизы продолжительностью от 2–5 дней до 15–20 и более суток.

В столичном регионе подавляющее большинство таких турне

начинается с Северного речного вокзала, затем теплоходы идут через рукотворный водный путь Канала имени Москвы в 128 км, который соединяет Москву-реку с Волгой. В тройке наиболее популярных маршрутов вновь лидируют Москва — Санкт-Петербург, Москва — Золотое кольцо, а также круизы по Оке.

В туристические путеводители прочно вошло рязанское направление. Восстановленный в прошлом году силами ФГБУ «Канал имени Москвы» дебаркадер в центре Рязани позволил возобновить прервавшиеся 20 лет назад круизы в этот древний город. В навигацию-2018 по Оке ходили семь круизных теплоходов, которые использовали новую пристань для стоянки и выхода пассажиров. Если в 2017 году к дебаркадеру причалило 16 туристических теплоходов (1,5 тыс. пассажиров), то в этом — уже 38 лайнеров (3,34 тыс. путешественников).

Волга с ее живописными берегами и древними городами всегда привлекала туристов. Наиболее востребованные круизы из столицы включают в себя посещение Тутаева, Кинешмы, Ярославля, Казани, Нижнего Новгорода, Плеса, Чебоксар, Саратова, Самары. Те,



кто предпочитает 7–10-дневным путешествиям недолгий отдых на природе, успели полюбить стоянку в Везьегонске. В рамках 5–7-дневного путешествия круизный теплоход, как правило, делает остановки в Ярославле, Плесе, Костроме, Городце и в Нижнем Новгороде. С мая и до начала октября можно совершить трехдневные туры из Москвы с традиционными стоянками в малых городах, таких как Углич, Мышкин, Калязин и Тверь.

Набирает популярность отдых в Коприно на Рыбинском водохранилище. В навигацию-2018 круизные лайнеры сделали здесь около 100 стоянок. Ежегодно их количество увеличивается на 10–15%. Такой же рост спроса закладывают в свои планы круизные компании. Экопрограмму, дающую возможность побывать на чистом воздухе, искупаться, позагорать и порыбачить, операторы расширили экскурсиями в соседние деревни, сохранившие этнический колорит и предлагающие туристам немало образовательных и спортивных развлечений.

Между тем наиболее интенсивная навигация происходит в черте города Москвы, отмечает Герман Елянюшкин. Столичные

флот — порядка 150 прогулочных и банкетных теплоходов — перевозит в совокупности около 1 млн человек в год. Суда от городских причалов отходят каждые 15–20 минут. Самый загруженный водный путь Москвы-реки по движению пассажирского флота — 37 км от шлюза № 9 (Карамышево) до шлюза № 10 (Перерва). Судоходство здесь не прекращается даже зимой: с ноября и до открытия навигации в апреле продолжают ходить десять яхт-ледоколов «флотилии «Рэдиссон».

«Мы рады тому, что на реку возвращается жизнь. Людям интересные речные прогулки, экскурсионные программы и круизы. В ответ на подобные запросы происходит обновление флота и туристической инфраструктуры. Такой качественный и количественный рост рынка можно только приветствовать! Существующая пропускная способность гидротехнических сооружений Канала имени Москвы позволяет уже сегодня увеличить объем перевозок в разы. Потенциально мы можем пропускать ежегодно около 6 млн человек. Наша задача — познакомить с рекой транспорт и отдыхом на воде всех россиян», — резюмирует Герман Елянюшкин.

...В ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Московский бассейн в навигацию 2018 года пропустил около 30 млн тонн грузов, большую часть которых составили минерально-строительные материалы. В структуре перевозок подавляющее большинство грузов — 85% — приходится на щебень, песок и песчано-гравийные смеси. В свою очередь, долю 8% занимает промышленное сырье, 6% — нефтепродукты и 1% — зерновые, лесные и прочие грузы. Основным потребителем этого грузопотока является Москва.

Эти цифры подготовили специалисты ФГБУ «Канал имени Москвы», который является крупнейшим воднотранспортным и водохозяйственным комплексом, выполняет функции органа государственного управления на внутренних водных путях в 12 субъектах Российской Федерации.

Стройматериалы перемещаются, в основном, по Каналу имени Москвы, а также по Оке и Москве-реке — непосредственно в столицу или на Волгу (с Волго-Балтийского бассейна транзитом через Рыбинск). Минеральные строительные материалы грузят и везут с Волго-Балта и Кимр в Тверь и Москву (пункты выгрузки Северной речной порт, Сходненский причал, причалы в районе Красной Пресни, Южный речной порт и Беседы), а также с месторождений на Средней Оке

(Рязанская область) в сторону столицы (Беседы).

Отправными точками промышленных грузов (сырье и оборудование) являются погрузочные пункты на Волге — Нижний Новгород, Чебоксары, Казань, Сызрань, Самара, Тольятти, Бузан. Со всех регионов Московского бассейна идут баржи с металлоломом в Череповец, где находятся крупные перерабатывающие предприятия.

Нефтяные и зерновые грузы по Московскому бассейну проходят большей частью транзитом: их конечный пункт назначения — Санкт-Петербург. Зерно сюда идет водным путем из портов на Волге и Каме (Астрахань, Тольятти, Болгары, Жигулевск, Чистополь). А нефтепродукты поступают в Северную столицу из Астраханской области через перевалочные пункты в Ярославле и Кстово. В Мо-



скваже по воде доставляют судовое топливо для бункеровки флота.

«Потенциально мы можем пропускать ежегодно более 70 млн тонн грузов», — прокомментировал итоги руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин. — Водные магистрали сегодня являются едва ли не единственной альтернативой для перегруженных в Центральном регионе и неразвитых на периферии автомобильных дорог.

Уже сегодня мы сняли с автомагистралей столицы около 2 млн грузовиков вместимостью 15 тонн каждый».

Кроме того, добавил он, пользуясь речным транспортом, оператор тратит в среднем 1,5 руб. за 1 тонн/км. При использовании железнодорожного сообщения перевозка обходится в два раза дороже — 3 руб. за 1 тонн/км. А самая дорогая — автомобильная транспортировка: 4 руб. за 1 тонн/км.

НАЧАЛСЯ КАПРЕМОНТ ДЕДИНОВСКОЙ ПАРОМНОЙ ПЕРЕПРАВЫ

В селе Дединово городского округа Луховицы (Московская область) начались работы по капитальному ремонту паромной переправы через реку Ока. В настоящее время на объекте проводится демонтаж фундамента и откосов аппарели. Работы, которые планируется завершить в конце 2019 года, проводятся за счет субсидии из Дорожного фонда Московской области, общая стоимость составляет 168 млн руб.

Как сообщает пресс-служба министерства транспорта и дорожного хозяйства Московской области, в рамках капитального ремонта будут проведены работы по демонтажу существующих и устройству новых опор причалов и аппарелей, устройству водоочистных сооружений, укреплению берегов в районе причалов из бетонных блоков, установке автопавильонов и линии электропередач, устройству тротуарных дорожек, а также ремонт перевозного паромов.

Переправа является единственным быстрым и удобным способом пересечь реку для жителей населенного пункта. На время проведения работ, перевозка пассажиров будет осуществляться понтоном согласно расписанию. Автомобильное движение организовано по ближайшим переправам.

Ранее в ходе обследования переправы было выявлено аварийное состояние, обнаружено разрушение покрытия на примыканиях, причальные сооружения перестали обеспечивать безопасное передвижение транспорта при низком уровне воды.





«КРАСНОЕ СОРМОВО» НАЧАЛО НОВУЮ СЕРИЮ

Завод «Красное Сормово» подписал очередной трехсторонний контракт с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) и судоходной компанией «Пола Райз» на строительство и поставку второй серии из четырех сухогрузов данного проекта.

Все четыре сухогруза планируется построить и передать заказчику в 2019 году. Спуск на воду первого судна новой серии запланирован на январь 2019 года, передача его заказчику в начале следующей навигации. Заказчиком и грузополучателем нового контракта выступают ГТЛК и компания «Пола Райз» соответственно.

По словам врио генерального директора завода «Красное Сормово» Михаила Першина, новая серия «будет еще более совершенной, чем предыдущая».

«Уже на этапе строительства пятого сухогруза из первой серии нам удалось значительно усовершенствовать проект. Была проведена масштабная работа совместно с проектантом и заказчиком, в результате которой грузоподъемность судна в море увеличилась более чем на 600 тонн», — рассказал он.

Работа по улучшению технических характеристик судна была проведена по инициативе заказчика. Новые требования были сформулированы по итогам экс-



плуатации судов первой серии. Увеличение грузоподъемности сухогруза в море стало возможным благодаря увеличению осадки и конструктивным изменениям носовой части судна.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», завод «Красное Сормово» завершил строительство серии из пяти сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для компании «Пола Райз» 15 октября 2018 года.

Закладка этих судов состоялась осенью 2017 года. Теплоходы «Пола Макария», «Пола София», «Пола Филофея», «Пола Феодосия» и «Пола Фива» в настоящее время находятся в эксплуатации.

ГТЛК ПОБЕДИЛА В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ ПРОЕКТ В ЛИЗИНГЕ»

В Центре международной торговли в Москве прошла XIII Международная конференция «Евразийская экономическая интеграция», организованная Евразийским Банком Развития (ЕАБР). В ходе мероприятия прошла церемония награждения партнеров ЕАБР.

В номинации «Лучший проект в лизинге» победила ГТЛК. По проекту будут построены сухогрузное судно проекта RSD59 и 10 нефтеналивных барж проекта БЕЛМАКС для последующей передачи в лизинг ООО «Пола Райз» и ООО «СК БЕЛМАКС». Судна будут построены на Невском судостроительно-судоремонтном заводе (г. Шлиссельбург) и «Окской судовой верфи» (г. Навашино). ЕАБР предоставил ГТЛК финансирование для строительства судов.

«Приятно получить награду от нашего стратегического партнера — Евразийского Банка Развития. Финансирование, предоставленное банком, позволит построить сухогрузное судно проекта RSD59 и 10 нефтеналивных барж проекта БЕЛМАКС. После завершения строительства суда будут переданы в финансовый лизинг для перевозки грузов и нефтепродуктов по российским водным путям. Реализация этого проекта поспособствует решению важной задачи по обновлению речного флота в транспортной отрасли. Также он поспособствует улучшению транспортной доступности удаленных территорий России и позволит увеличить экспорт российских товаров», — подчеркнул генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) — крупнейшая лизинговая компания России. Поставляет в лизинг воздушный, водный и железнодорожный транспорт, автомобильную и специальную технику для отечественных предприятий транспортной отрасли, а также осуществляет инвестиционную деятельность в целях развития транспортной инфраструктуры России. Единственным акционером компании является Российская Федерация в лице Министерства транспорта РФ. ГТЛК имеет кредитные рейтинги категории double B от трех ведущих международных рейтинговых агентств, а также рейтинг по национальной шкале «А+(RU)» от агентства АКРА. Лизинговый портфель компании на 30 сентября июля 2018 года превысил 893 млрд рублей.

«ПЕТР ВЕЛИКИЙ» ВЫЙДЕТ НА ИСПЫТАНИЯ В 2019 ГОДУ

Испытания круизного лайнера «Петр Великий», строящегося на астраханском судостроительном заводе «Лотос», начнутся в 2019 году. Такие данные привел в ходе посещения руководителем Астраханской области Сергеем Морозовым президент ОСК Алексей Рахманов, сообщает пресс-служба корпорации.

По словам Рахманова, в настоящее время на круизном судне «река-море» проекта PV300VD, ведется погрузка крупногабаритного оборудования.

Ранее глава Минпромторга Денис Мантуров сообщил, что в 2020 году для российских заказчиков будут введены в эксплуатацию два круизных лайнера.

Напомним, строительство круизного «Петра Великого» началось на судостроительном заводе «Лотос» в 2016 году.

«ВЕРФЬ БРАТЬЕВ НОБЕЛЬ» ВЗЯЛАСЬ ЗА РЕМОНТ

На судостроительном и судоремонтном заводе «Верфь братьев Нобель» 28 ноября 2018 года состоялся подъем сухогрузной баржи «ПТ 82007» для проведения ремонтных работ.



Запланирован ремонт корпуса 98-метрового судна и ДЗА.

Кроме того, на предприятии состоялся подъем буксира-тол-

кача «ОТ-1509» проекта Р-153 для очередного освидетельствования и проведения ремонтных работ в межнавигационный период.

Запланирован ремонт ДРК

и ДЗА. По итогам дефектации будет произведен ремонт 40-метрового корпуса судна, а также электрооборудования. Будет выполнена окраска корпуса.



ЕСЛИ НА ПРАКТИКУ, ТО В ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО!

На судах грузового и буксирного флота Волжского пароходства в навигацию 2018 года прошли учебную плавательную практику 100 студентов профессиональных учебных заведений России. Под руководством наставников на судах компании в ходе навигации курсанты обучались управлению теплоходами различных проектов и навыкам ремонта механизмов.

Как сообщили «Водному транспорту» в пароходстве, все практиканты работали в штате предприятия.

Традиционно на плавательную практику пришли курсанты из Волгоградского техникума водного транспорта им. Н. Д. Сергеева (57 человек), Нижегородского речного училища им. И. П. Кулибина (20 курсантов), а также студенты Волжского государственного университета морского флота и Капский институт морского

и речного транспорта, Борского технолого-экономического техникума, Чкаловского техникума транспорта и Городецкого колледжа.

Волжское пароходство в 2018 году на организацию подготовки курсантов к прохождению практики на судах пароходства, а также на покупку методических пособий, учебников, форменной одежды и специального оборудования для профессиональных учебных заведений направило 810 тыс. руб.

РАСКРАСЬТЕ ТЕПЛОХОД

«Инфофлот» открыл фотовыставку и объявил конкурс

Круизный центр «Инфофлот» совместно с Музеем московского транспорта открыли event-фотовыставку «Теплоход — больше, чем транспорт», которая будет интересна и взрослым, и детям. Выставка объединит в себе сразу три события — две фотоэкспозиции и конкурс «Раскрасьте теплоход «Северная сказка».

Главная экспозиция знаменит с вариантами уникальных раскрасок российских и иностранных теплоходов, рассказывает об особенностях и разновидностях речных и морских судов, о современных услугах на борту международных круизных лайнеров и теплоходов, работающих в России.

Во второй части под названием «Северный речной вокзал: вчера, сегодня, завтра» представлены уникальные архивные фотографии из жизни вокзала. Посетители увидят на фото объекты, не сохранившиеся до наших дней, в том числе фонтаны и скульптуры, а также его старые парадные интерьеры. Здесь же можно узнать, как будет выглядеть вокзал после реставрации, которая сегодня

ведется полным ходом и завершится в 2020 году.

Обе экспозиции работают до 1 июня 2019 года.

Конкурс «Раскрасьте теплоход «Северная сказка» позволит всем желающим пофантазировать и виртуально принять участие в оформлении нового проекта круизной компании «Созвездие» — трехпалубного теплохода «Северная сказка». Образ и имя судна во многом связаны с географией его маршрутов, в том числе по Соловецким островам и другим жемчужинам Северо-Запада России, в частности, Республике Карелия и расположенным на ее территории островам Кижи и Валаам.

Чтобы стать участником конкурса, главным призом которого станет круиз, достаточно предложить свой вариант раскраски теплохода. Для этого



следует скачать контур судна с сайта «Инфофлота», нанести рисунок дома, прийти на выставку и сфотографировать свою работу в конкурсной рамке. Можно раскрасить теплоход и непосредственно на выставке.

Итоги конкурса будут подведены в конце января 2019 года.

Выставка работает ежедневно по адресу: Москва, Рогожский вал, 9/2, стр. 2.

В начале ноября 2018 года на Оке убрали плавучую навигационную обстановку — буи. Их наличие на внутренних водных путях (ВВП) сегодня — обязательное требование для судоходства, основной атрибут традиционной навигации. Тем не менее по этой реке, которая еще полмесяца назад практически закрыла судоходный сезон, прошел 70-метровый караван технического флота ФГБУ «Канал имени Москвы».

«Участок на Оке — около 1 тыс. км от Нижнего Новгорода до Белоомута — наш караван успешно преодолел с помощью электронных карт», — отмечает руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

Этот отрезок ВВП непростой. Здесь Ока не зарегулирована и находится в свободном состоянии, то есть поток воды никак не контролируется гидротехническими сооружениями. На реке много перекатов, которые постоянно смещаются. Меняются и границы судового хода. Поэтому судоводитель должен быть особенно внимателен, следуя по маршруту. Он обязан знать спецдолю — комплекс сведений, описывающий данный участок с точки зрения гидрологии, управления судном и пр. Также нужно обращать внимание на приметы — мосты, сооружения и здания на берегах, с помощью которых можно осуществить привязку места положения теплохода к бумажному атласу. Помогают



ВИРТУАЛЬНЫЕ БУИ

«Канал имени Москвы» успешно протестировал первый участок электронных карт на Оке. В ноябре караван судов прошел по реке около 1 тыс. км с помощью виртуальных буйев. Теплоход «Перекал» осуществил буксировку плавкрана ПК-4. Маршрут пролегал от пристани «Ударная» Дмитровского района Московской области через Рыбинск, Кострому и Муром до гидроузла Белоомут в подмосковных Луховицах.



ориентироваться также береговые навигационные знаки (щиты, столбы), которые не убирают даже зимой.

В этот раз помогала система отображения электронной навигационной карты и информации

(СОЭНКИ). Цифровая картография — один из важных сервисов, над которым работает ФГБУ «Канал имени Москвы». «По поручению Федерального агентства морского и речного транспорта мы занимаемся созданием единой

электронной системы управления всеми транспортными и технологическими процессами на внутренних водных путях», — заявил Герман Елянюшкин, чьи слова приводит пресс-служба «Канала имени Москвы».

В 2017 году было осуществлено проектирование и разработан пилот Ситуационного центра обеспечения безопасности судоходства и контроля гидротехнических сооружений: сегодня в нем уже действуют 16 подсистем. На базе ФГБУ «Канал имени Москвы» также был создан отраслевой центр картографии.

«Переход «цифру» повысит не только безопасность судоходства и качество навигационного обслуживания, но и в целом эффективность управления транспортным комплексом», — отмечает Герман Елянюшкин. В настоящее время бумажные карты Московского бассейна обновляются три раза в год. Причем в ручном режиме: судоводители получают текстовые печатные извещения и самостоятельно наносят соответствующие правки на бумагу.

Чтобы карты были точными, надо оперативно учитывать изменения габаритов судового хода (глубины, рельеф дна). Для этого «Канал имени Москвы» переходит на промеры глубин ВВП с помощью многолучевого эхолота и участвует в эксперименте по внедрению радиолокационного геосканирования — уникальной отечественной разработки, которая позволяет исследовать глубины с воздуха.

«В 2019 году мы рассчитываем внедрить цифровую картографию по всему Московскому бассейну. Ее использование даст возможность перейти на виртуальную расстановку навигационных знаков. А это, в свою очередь, повысит безопасность судоходства, увеличит сроки навигации, упростит и ускорит выставление судоходной обстановки, позволит таким образом сократить бюджетные траты», — резюмирует Герман Елянюшкин.

ХАБАРОВСКИЙ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД...

...ЗАЛОЖИЛ МОРСКОЙ БУКСИР

На Хабаровском судостроительном заводе состоялась закладка первого в серии буксира проекта 00440 для Амурского судостроительного завода. Судно строится по лизинговой схеме при участии дочерней компании Объединенной судостроительной корпорации «Машпромлизинг». Проект судов был разработан в конструкторском бюро «Вымпел», которое также входит в ОСК. Судно строится по лизинговой схеме.

Закладка второго морского буксира начнется в ближайшие месяцы.

АСЗ планирует использовать новые буксиры для осуществления перегона кораблей и судов в г. Владивосток для их дальнейшей достройки, заводских хо-

довых и швартовых испытаний с последующей передачей заказчику, а также оказания услуг по буксировке.

Головное судно планируется построить в 2019 году, второе — в 2020 году.

Основные технические характеристики буксира данного проекта: длина наибольшая — 35 м; ширина — 9,5 м; осадка — не более 3,5 м; скорость судна — 12 узлов; экипаж — 8 человек.



...ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА ПОНТОН-БАТОПОРТ ДЛЯ ХАБАРОВСКОЙ ДАМБЫ

Хабаровский судостроительный завод получил заказ от краевого Минстроя на изготовление понтона-батопорта для затворного сооружения на дамбе, защищающей от затопления Южный округ. В договоре указана цена контракта, 192,7 млн рублей, и срок строительства — до 31 декабря 2019 года.

Понтон, который после оборудования может использоваться также как несамоходное плавсредство для перевозки грузов или других целей, предполагается сдать раньше установленного срока, уже осенью 2019 года. В режиме буксируемой баржи, после

дооборудования, понтон может взять на борт около 2200 тонн груза.

Батопорт выступает как плавучий гидротехнический затвор, в случае наводнения на Амуре понтон устанавливается на штатное место в дамбе, поворачивается на правый борт на 90 градусов, и его высокий корпус становится преградой для воды — защитой от затопления Южного округа Хабаровска на участке улицы Пионерской от Дендрария до улицы Союзной.

Заказчиком батопорта выступило КГУП «Служба заказчика Министерства строительства Хабаровского края».

БАТОПОРТ — ПЛАВУЧИЙ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЙ ЗАТВОР



Напомним, Хабаровский судостроительный завод, входящий в Объединенную судостроительную корпорацию, в настоящий момент ведет работу над двумя скоростными пассажирскими судами проекта А45-2, уникальным грузопассажирским судном на воздушной подушке СВП-50. Кроме того, на верфи в ближайшее время готовятся заложить 11 судов: два буксира, два средних рыболовных траулера морозильных (СРТМ) и семь краболовов.

МАСШТАБНЫЙ РЕМОНТ

Объем финансирования на подготовку флота ЕРП к навигации 2019 года составит около 360 млн руб.

Объем финансовых средств на подготовку флота Енисейского речного пароходства навигации 2019 года составит около 360 млн руб. В межнавигационный период планируется отремонтировать 430 ед. флота.

Основной объем работ приходится на Подгесовскую РЭБ флота, Красноярский судоремонтный центр и Ермолаевскую РЭБ флота.

По программе замены оборудования будут установлены котлы на четырех судах, заменен главный двигатель на теплоходе «Шира». Планируется установить дизель-генераторы на

теплоходы «Шарыпово», «Федор Наянов», «Плотовод-718», «ТН-662», «Туер Енисей» и др. Кроме этого, предполагается закончить ремонт морских судов — теплохода «Северодонец» АО «ЕРП» и ледокола «А. Завенягин», принадлежащего Заполярному транспортному филиалу ПАО «ГМК «Норильский никель».

На несамоходных баржах запланированы большие корпусные работы.

«Вмежнавигационный период важно обеспечить техническую подготовку флота. Значительное отвлечение ресурсов на судоре-

монте приходится на несамоходный большегрузный флот, по причинам естественного износа, требуется большой объем смены набора с обшивкой», — отметил руководитель производственно-технического управления ЕРП Александр Мельников.

Продолжится работа по оснащению судов системами учета расхода топлива. На следующий год еще 40 судов предстоит оснастить этими системами.

Технические службы пароходства уже подготовили и предъявили Росрийскому Речному Регистру для работы в навигацию 2019 года 90 судов.

«КАМЧАТКА-1» ГОТОВА К ВЫХОДУ В МОРЕ

Универсальная самоходная баржа «Камчатка-1», построенная на Ливадийском ремонтно-строительном заводе, полностью готова к выходу в море. Еще в августе 2018 года ее торжественно спустили на воду на заводе для завершения строительства.

Судно построено в Ливадии по заказу Министерства транспорта и дорожного строительства Камчатского края. Самоходная баржа с аппарелью предназначена для перевозки 25 пассажиров, 40 тонн грузов, например, одного грузового автомобиля КАМАЗ. Длина судна — 25,8 метра, ширина — 6 метров, осадка 1,2 метра. Развивает скорость до 10 узлов.

«Эта баржа может использоваться не только для перевозки грузов, но и для водолазных работ при установке контейнерных модулей, в качестве противопожарного судна, для гидрографических работ и буксирных операций. Также ее можно применять при локализации разливов нефти», — отметили в Департаменте промышленности Приморского края.

Судно будет обеспечивать бесперебойное сообщение населенных пунктов Тажный и Лазо Мильковского района Камчатского края, а также работать на переправах Камчатки в режиме паромной переправы и рейдовой загрузки на необорудованный берег.

Сейчас аналогичное судно строится еще на одном приморском предприятии — Славянском судоремонтном заводе. Оно было заложено 22 декабря 2017 года.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

«ЛОТОС» ЗАВЕРШИЛ РЕМОНТ СУХОГРУЗА «ГАСРЕТ АЛИЕВ»

Судостроительный завод «Лотос» закончил ремонт сухогруза проекта 19610 «Гасрет Алиев», который принадлежит компании «ТрансМорФлот». После успешного завершения ремонта судно спустили на воду.

Завод выполнил ремонт, очистку и окраску корпусной части, рулевого и подруливающего устройств, двух главных и трех вспомогательных двигателей судна. Также была проведена дефектация и ремонт воздушных головок, донно-заборной арматуры, якорных цепей и насосов.

ЛИЗИНГОВЫЕ СХЕМЫ ПРИ ОБНОВЛЕНИИ ФЛОТА

«Северречфлот» планирует осуществить обновление речного пассажирского флота в Ханты-Мансийском автономном округе с использованием механизма лизинга. Пакетный заказ АО «Северречфлот» на строительство судов с помощью лизинговых программ позволит ОАО «Сургутское судоремонтное предприятие» наладить серийное производство нового судостроения.

Предполагаемый плановый период реализации проекта по реновации флота составит 2019–2037 годы.

«ГАЗПРОМ ФЛОТ» ГОТОВИТ БУРОВЫЕ УСТАНОВКИ К СЕЗОНУ-2019

На полупогружных плавучих буровых установках (ППБУ) и самоподъемной плавучей буровой установке (СПБУ), принадлежащих «Газпром флоту», начались плановые работы по техническому обслуживанию систем и механизмов. Установки находятся в местах их зимнего базирования, где проводятся работы по их подготовке к строительству морских скважин в 2019 году.

ОСК И АЛЬТЕРНАТИВНАЯ ЭНЕРГЕТИКА

Объединенная судостроительная корпорация видит перспективы в развитии альтернативной энергетики для судоходства. Об этом заявил президент ОСК Алексей Рахманов, который пояснил, что корпорация намерена за счет собственных средств создать прототип судна, использующего ветровую энергию для движения. Кроме того, ОСК намерена освоить производство судов, использующих сжиженный природный газ (СПГ) в качестве топлива — от маломерных до ледоколов мощностью 40 МВт, а также судов на литий-ионных батареях.

Алексей Рахманов уточнил, что данные технологии планируются освоить в течение ближайших 3–4 лет.



ПОВЫСИТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ ОТРАСЛИ

В ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова прошла II Национальная научно-практическая конференция «Механизмы обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса Юга России». В мероприятии приняло участие около 300 человек — студенты, магистранты, аспиранты и преподаватели университета, подготовлено более 270 докладов.



На пленарном заседании конференции в «Ушаковке» присутствовали заместитель руководителя Фе-

дерального агентства морского и речного транспорта Андрей Тарасенко, ректор университета Сергей Кондратьев, заместители руководителя ФГБУ «АМП Черного моря» Руслан Чичи Олег Зуйков, а также генеральный директор ООО «Новоморснаб» Алексей Гармаш.

В рамках конференции прошли 9 секционных заседаний, в процессе которых были освещены актуальные вопросы по таким темам, как управление водным

транспортном, системный анализ и модели в транспортных процессах; транспортная логистика; экономические и управленческие инструменты обеспечения роста конкурентоспособности предприятий транспортного комплекса; судовождение, эксплуатация и безопасность систем водного транспорта; судовые энергетические системы, установки и устройства; интеллектуальные системы и технологии на транспорте и др.

Авторы лучших работ были



награждены почетными грамотами университета. По результатам научно-практической конференции будет издан сборник докладов участников.

КОЛЛЕДЖИ РАСПАХНУЛИ ДВЕРИ

В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова 15 декабря прошел день открытых дверей Морского и Транспортного колледжей для выпускников 9-х и 11-х классов.

Учебные заведения, входящие в структуру университета, принимают учащихся без вступительных экзаменов, зачисление в колледж проходит по конкурсу (среднему баллу) аттестатов.

Морской колледж ведет подготовку по двум специальностям — «Судовождение» и «Эксплуатация судовых энергетических установок».

Транспортный колледж, созданный в 2017 году, предоставляет возможность получить профессию по семи направлениям: «Техник по информационным системам», «Техник-эколог», «Бухгалтер», «Операционный логист», «Юрист», «Специалист по сервису на транспорте», а также «Техник по организации перевозок и управлению на транспорте».

Выпускники колледжей могут поступить в ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова и учиться по сокращенной программе по родственной специальности в рамках проекта «Большой университет».

«ЛИДЕРЫ ПЕРЕМЕН»

Курсанты Государственного морского университета им. Ф. Ф. Ушакова приняли участие в первом форуме молодых ученых Юга России «Лидеры перемен», который прошел в Волгоградском государственном техническом университете.

Программа форума включала три блока мероприятий. В рамках «Школы молодых ученых ЮФО» курсанты ГМУ прослушали лекции, освещающие основные приоритеты Стратегии научно-технологического развития России, программу мер по формированию новых рынков в рамках Национальной технологической инициативы (НТИ), способы продвижения научных разработок в ведущих научных базах мира, их коммерци-

ализации и возможности получения грантовой поддержки.

На площадке молодежного форсайта курсанты «Ушаковки» совместно с молодыми учеными других регионов сформулировали тенденции и угрозы научно-технологического развития до 2030 года. Они разработали уникальный проект «Онлайн школа «Киберматрос», посвященный переквалификации плавающего состава в связи с грядущими изменениями в морской отрасли.



РГО И РОСТУРИЗМ НАМЕРЕНЫ ПРОДВИГАТЬ ТУРИЗМ В АРКТИКЕ

Русское географическое общество (РГО) и Ростуризм разработают проекты по продвижению туризма в Арктике. В совместную с Русским географическим обществом рабочую группу по продвижению туризма в Арктике вошли представители всех заинтересованных в этом государственных структур.

«Мы нацелены создать конкретные проекты по арктическому туризму, причем подход должен быть особый, чтобы сохранить природу Арктики», — заявила заместитель начальника Управления государственных туристских проектов и безопасности туризма Ростуризма Татьяна Миньшикова.

По словам руководителя Федерального агентства по туризму Олега Сафонова, «Арктика как уникальная во всех отношениях является перспективным туристским направлением, доступность которого надо повышать».

Согласно исследованию, проведенному Ростуризмом, две трети респондентов считают развитие арктического туризма перспективным и востребованным. Из 2350 опрошенных интернет-пользователей 65,6% заявили, что Русская Арктика является привлекательной для путешествий территорией с большим туристским потенциалом. Заповедной зоной, которая должна оставаться труднодоступной для массовых туристов, Арктический регион считают вдвое меньше респондентов — 28,8%.

РЕЧНЫЕ ЮНГИ

В Министерстве культуры и туризма Удмуртии состоялось награждение участников регионального туристического проекта «7 рек». Заместитель министра Денис Сергеевич Утробин наградил медалями и присвоил звание «Речной юнга» детям, прошедшим три маршрута проекта, в котором представлено семь разных районов республики.

Минувший сезон для проекта был пробным. Были разведки на местах, установки отчетных точек и аншлагов, согласование с администрациями районов и разработка рекомендаций по безопасности. Тем не менее в этом летнем сезоне участие в проекте приняло более 500 туристов, сообщили в министерстве.

В будущем оргкомитет проекта «7 рек» запланировал разработать новые туристические маршруты для расширения возможностей для отдыха туристов, а также активнее популяризировать внутренний туризм в республике.

Организаторами проекта выступил Фонд развития национального туризма, Министерство культуры и туризма Удмуртской Республики, Главное управление МЧС России по Удмуртской Республике.

