

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

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

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



№3 (12972)

Выходит один раз в месяц
15 марта 2017 года

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

Лайнер по графику



Заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Потапов посетил судостроительный завод «Лотос». В ходе визита он оценил ход строительства круизного лайнера проекта PV300VD и провел рабочее совещание.

Стр. 11

Ученые — за чистый транспорт



В «Ушаковке» разработаны новые технологии для снижения вредных судовых выбросов

Стр. 11

Лицензирование без барьеров

Возвращение Крыма в состав России стало в определенном смысле проверкой для органов лицензирования на морском транспорте. Практика оформления лицензий, в первую очередь, на перевозку пассажиров с использованием маломерного флота, обрела чрезвычайную актуальность именно в Крыму.

Сегодня мы видим, что тенденция изменений нормативно-правовых актов заключается в упрощении административных процедур, сокращении временных рамок для принятия решений.

Для обеспечения безопасности людей Ространснадзор реализуют положения Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности», который предусматривает переход к унифицированному порядку лицензирования и направлен на совершенствование процедур лицензирования и сокращение перечня лицензируемых видов деятельности.

Существенно упростился порядок переоформления ранее выданных лицензий в связи с истечением срока их действия.

Лицензии стали бессрочными. Все эти меры способствуют сокращению времени проведения административных процедур, упрощению порядка их проведения. Некоторые же процедуры и вовсе упразднены.

Начало, окончание на стр. 2



Звездное небо круизов

Речные путешествия возвращают былую популярность

Судоходные компании отмечают позитивные тенденции по объемам и глубине продаж путевок на круизы по российским водным путям. Увеличение спроса на круизы на внутреннем туристическом рынке оценивается в 25%-30% по сравнению с тем же периодом прошлого года, отмечается восстановление бронирования круизов во въездном сегменте. Это стало возможно не только благодаря качественной работе экипажей и береговых сотрудников, но и благодаря частичному обновлению маршрутной сети, созданию новых туристических программ. В круизном сегменте начата реализация судостроительных программ.

СПРОС НА КРУИЗЫ

ОАО «Мостурфлот» отмечает рост спроса на продолжительные (13–16 дней) круизы. Популярны направления: Санкт-Петербург с заходом на острова Кижи и Валаам, на Соловецкие острова, в Пермь с заходом в Казань, Елабугу, Болгары (теплоходы «Михаил Булгаков» и «И.А. Крылов»), по Оке (теплоход «Сергей Образцов»). Значителен рост спроса на круизы на теплоходе «Княжна Анастасия» (хорошо себя зарекомендовавший в 2016 году речной лоукостер). Высок интерес к программе «Звездное небо круизов», гостями круизов, как и в 2016 году, будут космонавты, ученые Звездного городка, московского и ярославского планетариев.

В ООО «ВодоходЪ» отмечают общую тенденцию к увеличению глубины продаж на все круизы. Наиболее востребованные продолжительные круизы по Волге на комфортабельных теплоходах проекта Q-040 «Александр Пушкин» и «Максим Горький» уже сейчас проданы практически на 100%. Также повышенным спросом пользуются круизы в Карелию из Москвы на теплоходе «Константин Симонов».

На средней Волге (ООО «Спутник-Гермес») отмечается рост спроса на круизы продолжительностью 5–7 дней, спрос на более продолжительные путешествия

(например, из Самары в Москву, Санкт-Петербург, Ярославль, Кострому) сохраняется на уровне прошлых лет. Глубина продаж достигла сентября месяца.

В Севастопольской бухте продолжит осуществлять морские прогулки теплоход «Доброход» (ООО «Судоходная компания «Ока»). Увеличено количество рейсов из городов Поволжья на Сосновец (Соловецкие острова).

Круизная компания «Инфофлот» отмечает рост спроса на круизы одновременно с увеличением глубины продаж. Особый интерес вызывают круизы, посвященные специальной тематике, такие как «Старинные усадьбы Поволжья» (теплоход «Солнечный город»), «Театральный круиз» с посещением театров в городах Верхней Волги (теплоход «Карл Маркс»), «Осенник» из Москвы в Ростов-на-Дону (теплоход «Дмитрий Фурманов»), а также длительные круизы из Москвы на Каму, Вятку, Дон и Белую.

НОВОВВЕДЕНИЯ

ОАО «Мостурфлот» начинает новый проект «Река времени», который предусматривает создание определенной атмосферы на каждом судне. Например: на теплоходе «И.А. Крылов» — это Серебряный век, на судне «Николай Карамзин» — историко-этнографическое направление, на «Михаиле Булгакове» — Москва

фестивальная (вспоминая Всемирные фестивалы молодежи и студентов 1957 и 1985 годов), на теплоходе «Княжна Анастасия» — история речного флота.

С 2017 года возобновляется заход круизных судов в Старую Ладугу («Сергей Образцов») в рейсе на Санкт-Петербург.

В 2017 году возвращается для работы на популярном маршруте Санкт-Петербург-Кижи-Петрозаводск обновленный теплоход «Юрий Андропов», начнется переоборудование до 4 *теплохода «Кронштадт» (ООО «ВодоходЪ»). Кроме того, в этом сезоне «ВодоходЪ» значительно расширил асортимент тематических рейсов, отличающихся оригинальной экскурсионной и развлекательной программами. В рамках открытия навигации запланированы круизы «Эко субботник», «ПлавТурДом», «Мир, Май ТеплоходЪ!», в течение сезона запланировано множество рейсов, приуроченных к праздничным датам. Особым спросом пользуются путешествия под названием «Большая Свадьба» (семейным парам предоставляются скидки, пропорциональные «стажу» их совместной жизни).

Следует отметить создание ООО «Спутник-Гермес» совместно с Государственным комитетом Республики Татарстан по туризму нового маршрута «Золотой полу-месяц Татарстана» с посещением

таких исторически уникальных городов, как: Болгары, Тетюши, Казань, Свияжск, Елабуга. Заходы судов в Сарапул (с экскурсией в Ижевск), пермские рейсы с посещением Чайковского, Воткинска, встречи с Бурановскими бабушками, интерактивные программы в усадьбе купца Башинина вызывают большой интерес. Способствует росту спроса и предоставление бесплатного проезда для круизных туристов на скоростных электропоездах из Уфы, Саратова и Пензы. В настоящее время 50–60% круизных туристов, начинающих свой путь из Самары, приезжают именно из этих регионов.

Круизная компания «Инфофлот» к сезону закончит реконструкцию части пассажирских помещений на теплоходе «Дмитрий Фурманов» (в том числе на теплоходе появятся просторные каюты с балконами). На круизном маршруте Санкт-Петербург — Сосновец (Соловки) — Санкт-Петербург начинает работу теплоход «Карл Маркс». Значительно расширен выбор тематических программ на борту судов компании. Особым спросом среди тематических круизов пользуются «Художественный круиз» с мастер-классами по разным направлениям живописи, «Джазовый круиз» — серия круизов выходного дня с джазовыми вечерами.

Начало, окончание на стр. 2

Звездное небо круизов

Окончание, начало на стр. 1
А «Круиз-дурет» — это новая концепция: во время совместного круиза теплоходов «Н. А. Некрасов» и «Александр Бенау» путешественники смогут побывать на совместных мероприятиях на бортах обоих судов и даже, при желании, поужинать на теплоходе-соседе.

Для строящихся новых судов проекта PV 300 (см. «Водный транспорт» № 2 (12971) разрабатываются маршруты не только по рекам, озерам и каналам России, но и по Каспийскому и Черному морям. Планируется, что новые суда ОАО «Мостурфлот» и ООО «ВодоходЪ» приступят к работе в 2020 году, а старт продаж путевок будет в 2019 году. Интерес к новому флоту смешанного река-море плавания проявляют российские и иностранные турагенты. Кроме того, активно

ведутся переговоры с ОСК по строительству ПКС-180 «Золотое кольцо» для ООО «Судоходная компания «Ока».

СОБЫТИЯ МАРТА

12 марта 2017 года в Красногорском ДК «Подмосковье» открывается интерактивная фото-выставка «80 лет каналу Москва-Волга», организованная ОАО «Мостурфлот». На открытии будет присутствовать руководство компании. Вход бесплатный с 12.00 до 17.00. Впоследствии экспозиция переместится на борт теплохода «Княжна Анастасия».

24 марта 2017 года на заводе «Красное Сормово» запланирована закладка киля нового пассажирского судна река-море плавания «Князь Владимир» для ООО «ВодоходЪ».

Калининградская область готовит площадку под новый паромный терминал

Строительство международного морского терминала для приема грузопассажирских и круизных судов в Калининградской области может начаться уже в 2017 году, в настоящий момент разработка проектно-сметной документации закончена. Об этом сообщила врио министра развития инфраструктуры Калининградской области Елена Дятлова, выступая на заседании правительства Калининградской области: «Получено положительное заключение главгосэкспертизы, «Росморпорт» готовит документацию на торги для начала строительства этого объекта в 2017 году», — заявила министр.

Проект строительства международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов реализуется в соответствии с поручением президента РФ Минтрансом России совместно с Росморречфлотом, ФГУП «Росморпорт» и правительством Калининградской области в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)». Соглашение о проектировании терминала было подписано в декабре 2014 года.

«В рамках реализации этого проекта планируется построить комплекс гидротехнических и береговых сооружений для приема круизных и паромных судов с пассажирооборотом не менее 250 тысяч человек в год и грузооборотом до 80 тысяч грузовых единиц в год. Этот комплекс будет иметь возможность принимать как туристов,

так и накатные грузы типа ро-ро», — добавила Дятлова.

По графику международный морской терминал для приема грузопассажирских и круизных судов в Пионерском должен быть готов к вводу в эксплуатацию до июня 2018 года. Протяженность терминала позволит принимать морские лайнеры более 370 м длиной. Терминал будет включать четыре причала и яхтенную марину.

В настоящее время морской порт Калининграда не способен принимать крупные пассажирские лайнеры, из-за чего регион теряет возможность работать с круизными пассажиропотоками, следующими в соседние порты литовской Клайпеды и польской Гдыни. Ожидается, что строительство морского пассажирского терминала позволит снять существующие ограничения на заход судов в регион и обеспечит надежное паромное сообщение с основной территорией России.



Лицензирование без барьеров

Окончание, начало на стр. 1
Как сообщил газете «Водный транспорт» Начальник Южного управления Государственного морского и речного транспорта Александр Андрусенко, в целях исключения административных барьеров введено и уже во многом реализуется, так называемое, «бесконтактное» взаимодействие заявителя и государственного органа в форме электронных документов.

Уже в августе 2016 года существенно упростились требования к соискателям лицензий, использующих маломерные суда.

Так, сегодня не требуется представлять пассажирские свидетельства на такие суда. Обязательным требованием для указанной категории заявителей больше не является наличие ответственного лица за безопасность мореплавания, обладающего специальными знаниями, соответствующего ряду квалификационных требований и имеющего аттестат на право замещения указанной должности.

Анализируя деятельность Южного УГМРП Ространснадзора в контексте положений Концепции снижения административных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг, с позиции оценки показателей достижения целей, можем сделать вывод, что в настоящее время:

- установленные нормативные сроки предоставления государственной услуги, связанной со сферой предпринимательской деятельности, не только не превышаются, а значительно со-

крашены. В среднем с момента поступления заявления и до принятия лицензирующим органом решения проходит не более 20 дней, при установленном законом сроке до 45 дней;

- планируемое повышение степени удовлетворенности граждан качеством и доступностью государственных услуг, оказываемых Южным УГМРП Ространснадзора, также характеризуется высоким процентом;

- личные приемы граждан и консультации специалистов Управления организованы таким образом, что вообще исключают ожидание в очереди.

В среднем, одновременно одним отделом лицензирования Южного УГМРП Ространснадзора рассматривается от 20 до 38 заявлений лицензиатов и соискателей лицензий.

Сегодня можно уверенно утверждать, что транспортники Крыма справились с задачей вхождения в правовое поле и лицензирование деятельности по перевозке пассажиров не стало для них проблемой. Разумеется, такому результату предшествовала большая информационно-разъяснительная деятельность.

Так, с вхождением в состав России Крыма, то есть, с 2014 года, Южным УГМРП Ространснадзора предоставлено лицензий на указанный вид деятельности заявителям только из этого региона — 141 разрешение. 82% предпринимателей из указанного числа лицензиатов используют маломерные суда.

Общее же количество лицен-

зиатов, осуществляющих указанный вид деятельности и находящихся в зоне ответственности Управления — 200 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Получается, что хозяйствующие субъекты, осуществляющие перевозку пассажиров на черноморском побережье, в Ростовской, Воронежской области и в Краснодарском крае — 59! Только 9 из них осуществляют свою деятельность с использованием маломерных судов. Иные же говорят о неподъемном административном бремени, не желая получать разрешения, хотя сегодня для этого созданы необходимые условия, а перечень предоставляемых документов и издержки минимизированы.

О чем говорят приведенные простые цифры?

Крымчане хотят и могут жить и работать в правовом поле российского законодательства, принимают и соблюдают условия и требования, предъявляемые лицензионным законодательством Российской Федерации и не называют такие процедуры «барьерами». А вот так называемых «молчунов» устаивают именно серые схемы ведения бизнеса, позволяющие уходить от налогов.

Необходимо помнить, что лицензируемые виды деятельности сопряжены с высоким риском наступления неблагоприятных, а порой и опасных последствий для граждан, государства и его обороноспособности, для объектов культурного наследия и природы.

Сахалин открыл онлайн-сервис продажи билетов на теплоход до Курил

В Сахалинской области стартовали онлайн-продажи билетов на морской транспорт. Теперь чтобы купить проездной документ, например, на теплоход «Игорь Фархутдинов», достаточно воспользоваться интернетом.

Региональное министерство транспорта и дорожного хозяйства продолжает продвигать современные технологии в традиционные схемы покупки билетов. В правительстве презентовали новые возможности для пассажиров морских судов.

Удобная система, по словам замминистра транспорта Геннадия Котликова, хорошо себя зарекомендовала: количество жалоб снизилось, количество довольных пассажиров возросло. В ведомстве решили пойти дальше и к автобусам прибавить теплоходы.

Теперь, чтобы купить билет на теплоход, потенциальному пассажиру достаточно зайти в федеральную систему автобусных касс, куда интегрирована система

морских перевозок.

Кстати, именно привязка к площадке, настроенной на перевозки по суше, всех морских нюансов, при этом не нарушив кодекс торгового мореплавания, была проблематичной.

«Ничего подобного на территории нашей страны не было, — пояснил Котликов. — Это связано с морским транспортом, с кодексом торгового мореплавания.

Я обзвонил и Мурманск, и Петропавловск-Камчатский и Магадан и Приморье — ни у кого такой системы не существует».

Сейчас билет на теплоход до Курил можно купить за 2 месяца вперед. В планах областного министерства транспорта — улучшение сервиса и запуск онлайн-продажи по новым направлениям Петропавловск-Камчатский — Северо-Курильск.





«В.Ф. Танкер» в 2016 году перевез более 5 млн тонн грузов

Суда «В.Ф. Танкер» в 2016 году перевезли более 5 млн тонн грузов, грузооборот компании вследствие уменьшения среднего расстояния перевозок сохранился на уровне 2015 года и составил 4,5 млрд тонно-км. Об этом газете «Водный транспорт» рассказал управляющий директор компании Сергей Брызгалов.

Структура показателей транспортировки по направлениям за отчетный период распределилась следующим образом: международные морские перевозки — 38%, сме-

шанные «река-море» перевозки по ВВП — 62%.

В номенклатуре перевезенных грузов существенных изменений в сравнении с 2015 годом не произошло: 97% всего

объема перевозок составили нефтепродукты, 3% — растительные масла и продукция химического производства.

В номенклатуре нефтепродуктов наибольший удельный вес

занили мазут — 39%, дизельное топливо — 20,5%, вакуумный газойль (ВГО) — 14,9% и жидкий битум — 7,7%.

В общем объеме перевозок 65% грузопотока было обеспечено судами «река-море» проектов 19614 (2011 г. постройки) и RST27 (2012–2013 гг. постройки).

Всего для выполнения грузо-перевозок в 2016 году компанией было задействовано более 30 ед.

судов «река-море» и более 20 ед. речных судов.

Как сообщалось ранее, общий объем грузов, перевезенных компанией «В.Ф. Танкер» (входит в UCL Holding) в навигацию 2016 года (с апреля по ноябрь) составил 2,9 млн тонн, в том числе перевозка по внутренним водным путям Единой глубоководной системы России — 2,5 млн тонн (рост 21% к аналогичному периоду прошлого года).

Инновации — в жизнь!

Летом 2017 года планируется продолжить опытно-промышленную эксплуатацию беспилотников на водных путях ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Испытания беспилотных транспортных средств для мониторинга навигационного оборудования внутренних водных путей уже велись в 2016 году, и, по мнению руководителя «Волго-Балт» Владимира Николаева, в ряде случаев беспилотники вполне успешно могут конкурировать с пилотируемой авиацией при решении ряда задач.

По мнению Николаева, результаты проверки возможностей организации мониторинга за состоянием средств навигационной обстановки на ВВП показали, что воздушное лазерное сканирование позволяет осуществлять промеры глубин, а также обнаруживать посторонние предметы на дне исследуемой акватории. А современные технологии аэрофотосъемки дают возможность создавать

высокоточные ортофотопланы. В целом применение БПЛА помогает значительно сократить время и ресурсы на мониторинг средств навигационного оборудования внутренних водных путей.

«Администрация «Волго-Балт» приняла решение продолжить опытно-промышленную эксплуатацию системы дистанционного мониторинга на реке Неве для сбора и анализа данных. Также принято решение организовать второй

опытный участок. В целом Росморречфлот в течение трех навигаций планирует осуществить опытно-промышленную эксплуатацию беспилотных аппаратов на ВВП России. Конечной целью этой работы должно стать внедрение к 2020 г. технологии беспилотных летательных аппаратов в работу путевых бригад с изменением их функционала и внедрение нормативно-правовой документации по их использованию.

Волго-Балт открывает шлюзы

Федеральное агентство речного и морского транспорта опубликовало распоряжение о сроках работы судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2017 года.

Согласно документу, на реке Свирь Нижне-Свирский и Верхне-Свирский шлюзы откроются 30 апреля, закрытие предусмотрено 15 ноября. Эти же сроки навигации определены для шлюзов шлюзы № 1–6 на Волго-Балтийского канала и шлюзов № 7–8 Шекснинского гидроузла на реке Шексне. Короче всего навигация следующего года будет на Волховском гидроузле, расположенном на реке Волхов, но также входящем в зону ответственности ФБУ «Администрация

«Волго-Балт». Волховский шлюз откроется 5 мая, закрытие состоится 31 октября.

Росморречфлот уточняет, что сроки начала и окончания работы шлюзов рассчитаны по данным многолетних гидрометеорологических наблюдений, а также с учетом проведения капитальных работ и реконструкции гидроузлов. Но конкретные даты открытия и закрытия судоходных шлюзов зависят от сроков очищения судовых ходов от льда и начала ледообразования.

Аквабусов больше нет

Смольный отказался выделять субсидии городским речным трамвайчикам

Комитет по транспорту Санкт-Петербурга отказался выделять в 2017 году субсидии, предназначенные для аквабусов, курсирующих по рекам и каналам города. Таким образом, амбициозный проект, образцом для которого послужили внутригородские маршруты в крупнейших европейских городах, потерпел в Санкт-Петербурге фиаско.



Проект стартовал в 2010 году, когда были открыты первые линии, соединяющие Елагин остров с Арсенальной набережной и Гостилицы «Москва» с Медным всадником. Работать на акваторию вышли речные трамвайчики под управлением четырех компаний: «Водоходь», «Русские круизы», «Интер-яхт-сервис» и «МБС». Из бюджета города на поддержание рентабельности перевозок операторам выделялось от 110 до 130 млн рублей в год. С 2010 по 2012 год в городе работали 4 внутригородские линии аквабусов. В 2012–2013 годах планировалось запустить еще 4 маршрута, но, по результатам навигации 2011 года, аквабусы были признаны убы-

точными. В 2012 году для повышения окупаемости тариф на проезд на аквабусе был увеличен вдвое. Уже в 2015 году чиновники стали высказываться против дальнейшего субсидирования речных маршрутов, мотивируя это малой популярностью водного транспорта у горожан и необходимостью экономить средства в условиях кризиса.

В 2016 году аквабусами занималась уже только одна компания — «МБС», которая получила всего 15 млн рублей субсидий при необходимости, по словам представителей компании, суммы вдвое большей. Она поддерживала всего один маршрут. В 2015 году МБС почти в 3 раза сократила количество перевозок: со 120 рейсов

в день в 2014 году до 47 в 2015 году. При этом, по данным компании, аквабусы из года в год демонстрировали рост пассажиропотока. Несмотря на сокращение рейсов, росла их заполняемость — в 2015 году пассажиропоток вырос на 50% год к году. Всего же в 2015 году компания перевезла больше 60 тыс. пассажиров.

На предстоящий сезон операторы аквабусов разработали дополнительные маршруты, но город посчитал проект экономически нецелесообразным, и отклонил запрос на выделение 79 млн рублей субсидий.

Без городских субсидий ООО «МБС» обанкротилось. Поданным петербургской прессы, в настоящий момент все аквабусы компа-

нии распроданы банком.

Речные перевозчики недоумевают: любой общественный транспорт, будь то автобус, троллейбус, трамвай или метро, требует субсидий государства, то же самое относится и к водному транспорту. Во всех мегаполисах мира власти ищут альтернативные пути организации пассажирских перевозок, все чаще обращая внимание на водный транспорт, развитие которого стимулируют различными законодательными и экономическими мерами. Интересно, что в 2015 году при участии правительства Санкт-Петербурга была создана «Концепция по развитию маршрутов водного транспорта в Санкт-Петербурге», в которой, в том числе, предус-

матривалось развитие системы аквабусов и введение с 2016 года маршрутной сети из 4 линий и 18 остановочных пунктов. Транспортные эксперты отмечали, что для улучшения работы системы аквабусов необходимо было совершенствовать режим и график работы трамвайчиков, разрабатывать более гибкие тарифы, итнгрировать его с другими видами транспорта, организуя варианты пересадок и т.д.

Но в Санкт-Петербурге, задышающем от автомобильных пробок, экономические меры городского правительства оказались, в конечном счете, направлены на противоположный процесс — удешевление аквабусов как одного из видов общественного транспорта.

Скоростной водный транспорт получит поддержку

«Транзас» принял участие в первом установочном заседании Совета по реализации Национальной технологической инициативы на территории Санкт-Петербурга и поделился с экспертами северной столицы уже наработанным в рамках «дорожной карты» МариНет опытом реализации проектов НТИ.

Встреча городской администрации с представителями высокотехнологичного бизнеса Санкт-Петербурга прошла под председательством вице-губернатора Санкт-Петербурга Сергея Мовчана и была нацелена на разработку основных направлений деятельности Совета по реализации НТИ на территории Санкт-Петербурга в 2017 году и обсуждение требований, предъявляемых к заявляемым проектам НТИ, порядку их отбора и финансирования.

Члены Совета по реализации Национальной технологической инициативы на территории Санкт-Петербурга обсудили проблемы, с которыми приходится сталкиваться молодым компаниям, развивающим свои высокотехнологичные проекты. «Это жемчужины интеллекта, — назвал их президент ООО «Транзас Навигатор», член Совета Николай Лебедев, — но часто им трудно приблизиться к потребительскому рынку». Участники совещания согласились, что «основные проблемы — не технологии, а вопросы сервисного характера».

По результатам рабочей дискуссии вице-президента «Транзаса» по продуктовой стратегии Владимира Пономарева с участниками заседания были намечены пути возможного сотрудничества компании с представителями других направлений НТИ. В частности, обсудили потенциал использования исследований, проведенных в сфере нейротехнологий («дорожная карта» НейроНет) при разработке решений e-Навигации с целью повышения надежности и эффективности работы операторов систем управления.

«Транзасу» очень важно показать свои знания и продемонстрировать возможности применения полученного международного опыта внедрения e-Навигации

на практике. Мы признательны администрации города за оказываемое внимание и поддержку. России нужны новые технологии, и Национальная технологическая инициатива в этом смысле дает реальный шанс обеспечить качественное и непрерывное развитие именно тем компаниям, которые подтверждают свое право называться национальными лидерами», — подвел итоги своего участия в первом установочном заседании Совета НТИ вице-президент «Транзаса» по продуктовой стратегии Владимир Пономарев.

Между тем, в Нижегородском государственном техническом университете им. Алексеева состоялось расширенное совещание рабочей группы МариНет, на котором были одобрены 20 новых проектов в области скоростного водного транспорта, автоматизации судов и подводной робототехники, а также технологий освоения ресурсов Мирового океана.

По словам заместителя руководителя рабочей группы МариНет, представителя компании «Транзас» Александра Пинского, особое внимание было уделено проектам в сегменте скоростного водного транспорта.

«Это новые экранопланы, суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, средства

управления ними. Для МариНега привлекательность таких проектов в том, что еще с советских времен в России сохранились уникальное производство и технологии мирового уровня, которые практически не имеют конкурентов за рубежом», — пояснил он.

Пинский отметил, что такой вид транспорта может быть востребован в странах Средиземноморья, Юго-Восточной Азии, где скоростные суда станут альтернативой самолетам и паромам. В российских регионах такие суда могут применяться для перевозок в удаленных районах, как морских, так и речных, где сложно и дорого поддерживать инфраструктуру авиационного транспорта.

Проекты, утвержденные рабочей группой, будут направлены на дальнейшую экспертизу для получения финансовой поддержки со стороны государства.

Участники совещания отметили, что скоростной водный транспорт — экранопланы, суда на подводных крыльях, скоростные суда на воздушной подушке — являются перспективным сегментом мирового рынка, на котором отечественные судостроители до сих пор сохраняют одни из лидирующих позиций. Новые скоростные суда смогут конкурировать по скорости и удобству с самолетами, а по экономичности превосходить их. Проекты



в этой области были представлены ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева, RDC Aqualines и ЦНИИ «Курс» совместно с СК «Аэрход».

Среди других рассмотренных проектов — создание роботизированного комплекса антропоморфного типа (НПО «Андроидная техника»), который позволит заменить водолазов, при этом используя уже существующие технологии и инструментарий подводной работы, а также создание платформы обучения для управления робототехническими средствами (ЦНИИ «Курс»). Платформа расширяет возможности и качество подготовки операторов подводной робототехники.

«Эти проекты ориентированы на быстро растущий рынок обслуживания морской инфраструктуры и гидротехнических сооружений, который обуслов-

лен расширением эксплуатации ресурсов океана», — сказал Пинский.

Также были представлены проекты «морского Uber'a» по организации морских перевозок и несколько проектов в области биоресурсов: от типового решения для информатизации рыболовства до технологий создания рыболовческих комплексов замкнутого цикла.

Отдельно рассматривались образовательные проекты в рамках МариНет, направленные на привлечение и развитие талантов для перспективных сегментов морских высоких технологий: инженерные конкурсы по подводной робототехнике, проекты «Цифровой секстан» (ГУМРФ им. С.О. Макарова и СГУВТ) и «Геотелье» (ИПЦ «СКАНЭКС»), ориентированные на школьников.



Национальная технологическая инициатива (НТИ), заявленная президентом Российской Федерации Владимиром Путиным 4 декабря 2014 года в Послании к Федеральному собранию, — долгосрочная комплексная программа по созданию условий для обеспечения лидерства российских компаний на новых высокотехнологичных рынках, которые будут определять структуру мировой экономики в ближайшие 15–20 лет.

Реализация «дорожных карт» осуществляется в форме проектов, разработка, отбор и реализация которых осуществляются в соответствии с Положением о разработке, отборе, реализации и мониторинге проектов в целях реализации планов мероприятий («дорожных карт») Национальной технологической инициативы, утвержденным постановлением правительства Российской Федерации от 18 апреля 2016 г. № 317 «О реализации Национальной технологической инициативы».

«Дорожная карта» НТИ МариНет одобрена президиумом Совета при президенте Российской Федерации по модернизации экономики и инновационному развитию России.

Ледоколу — быть!

Министерская группа проинспектировала строительство ледокола «Виктор Черномырдин»

Заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Виктор Олерский в рамках рабочей поездки в Санкт-Петербург посетил Балтийский завод, на котором ведется строительство многофункционального линейного дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин». Руководитель Росморречфлота ознакомился с ходом строительства ледокола и провел совещание, в котором приняли участие заместитель руководителя Росморречфлота В. Вовк, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» А. Тарасенко, вице-президент ОСК Е. Загородний, генеральный директор ООО «Балтийский завод-Судостроение» А. Кадилов, руководители проекта и др.



По итогам совещания намечен перечень мероприятий для завершения строительства ледокола, сообщается в материалах Росморречфлота.

Напомним, что ледокол «Виктор Черномырдин» был спущен на воду 30 декабря 2016 года. Он станет самым современным, мощным неатомным ледоколом. Судно имеет ряд инновационных решений, отличающих его от ледоколов предыдущего поколения: высокая маневренность, система дистанционного позиционирования, два вертолетных комплекса, возможность установки грузового крана высо-

кой грузоподъемности (до 150 т). Ледокол «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт — это инновационный проект, способный стать базовой платформой для ледоколов следующих поколений.

Основные характеристики: длина — 147,0 м; ширина — 29,0 м; осадка наименьшая — 8,5 м. Автономность плавания составляет 60 суток. Дальность плавания со скоростью — 15,8 узла составляет — 22750 миль; скорость на чистой воде составляет: от 15,8 до 18,3 узлов. Мощность силовой установки — 25 МВт; экипаж — 38 чел.; спецперсонал — 90 чел. Судно

соответствует классу DYNPOS-2 по классификации РС.

На ледоколе применена уникальная система электродвижения, которая позволяет сохранять управление в полном объеме даже при движении кормой во льдах. Кроме того, система пневмообмыва корпуса обеспечивает подачу сжатого воздуха вдоль борта судна, что исключает обмерзание корпуса.

Строительство судна ведется по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта для ФГУП «Росморпорт» в рамках федеральной программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 гг.)».



Pioneer-2 спущен на воду

Второй нефтеналивной танкер проекта RST27 Pioneer-2 для компании Caspian Marine Services Limited спущен на воду на Заводе «Красное Сормово».

Танкер Pioneer-2 построен согласно контракту, заключенному в апреле 2016 года. Первый танкер проекта спущен на воду в августе и передан заказчику в октябре прошлого года.

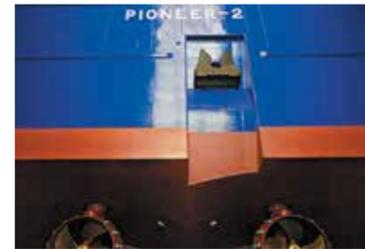
По словам генерального директора Завода «Красное Сормово» Николая Жаркова, строительство танкера Pioneer-2 ведется точно по графику, передача судна заказчику состоится с открытием навигации после швартовых и ходовых испытаний.

Как отметил исполнительный директор Группы МНП Вадим Малов, для национальных судоводных компаний прикаспийских стран Завод «Красное Сормово» построил с 2003 года 21 судно, из которых большая часть — это танкеры «река-море».

«Каждый наш новый проект прогрессивнее и технологичнее предыдущего. Повышение уровня переработки нефтегазовой продукции в Каспийском регионе влечет за собой технологические изменения в судостроительной продукции. Так, танкеры модернизированного проекта RST-27M,

которые строятся сейчас на заводе, имеют улучшенные характеристики для работы в море, а также ряд технологических инноваций, которые соответствуют современным требованиям к перевозкам опасных грузов», — сказал Малов. Об этом сообщает пресс-служба группы МНП.

Танкеры проекта RST27 — самоходные суда «Волго-Дон макс» класса. Габаритная длина судна составляет 140,85 м, дедвейт в реке (при осадке 3,6 м) — 5378 тонн, дедвейт в море (при осадке 4,2 м) — 6980 тонн. Эти суда смешанного (река-море) плавания предназначены для перевозки наливом сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, с обеспечением одновременной перевозки двух сортов груза.



На ВСЗ запущен участок горячего цинкования

На Выборгском судостроительном заводе запущен участок горячего цинкования. Как передает пресс-служба ПАО «Выборгский судостроительный завод», работы по горячему цинкованию обеспечивает компания «Проект Арсенал» на территории верфи.

«Это событие, безусловно, является очень важным для Выборгского судостроительного завода. Теперь мы снова будем осуществлять цинкование труб и прочих деталей для наших судов непосредственно у нас на заводе. Это сократит и сроки, и трудоемкость, и стоимость работ», — прокомментировал запуск в эксплуатацию нового производственного участка генеральный директор ВСЗ Александр Соловьёв.

В настоящее время Выборгский судостроительный завод имеет производство полного цикла и обеспечен заказами «под ключ» на несколько лет вперед, поэтому восстановление данного участка технологической цепи имеет большое значение.

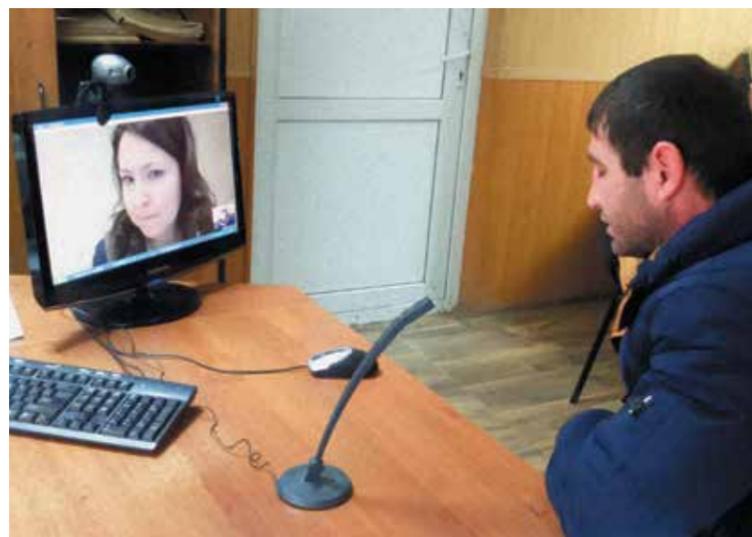
Ищите работу? Ждите звонка

Служба занятости Ленинградской области проводит отбор специалистов для Выборгского судостроительного завода по Скайпу, организовав видео-собеседования среди соискателей вакансий.

Видео-собеседования при помощи «Скайп» ведомство активно практикует с прошлого года.

«Такой вид собеседования является наиболее приемлемым вариантом коммуникации, если соискатель и работодатель находятся на расстоянии. Выборгский судостроительный завод долгое время занимается поиском сотрудников среди жителей Ленинградской области, но кандидатов с данной специализацией так и не нашлось», — пояснили в службе занятости Ленинградской области.

В скайп-собеседовании по специальностям: сварщик ручной сварки, слесарь-сборщик механических работ, сборщик-металлоконструкций — приняли участие жители Мурманска и Карелии. Работодателя заинтересовали шесть кандидатов. В случае положительного решения потенциальных сотрудников организация в ближайшее время готова их трудоустроить.



Плавание в полярных водах начинается с «Макаровка»

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени С. О. Макарова успешно прошел международную аккредитацию по курсам подготовки судоводителей к плаванию в полярных водах, став первым в мире международно-признанным учебным заведением для подготовки экипажей по Полярному кодексу.

Аудит на предмет соответствия обучения требованиям Полярного кодекса и соответствующих поправок в Конвенцию ПДНВ осуществило одно из крупнейших в мире классификационных обществ — Nippon Kaiji Kyokai (Class NK), сообщает пресс-служба учебного заведения.

По результатам комплексной проверки, которая включала документальную часть и очный аудит, Class NK выдал университету свидетельства об аккредитации базового и расширенного курсов подготовки экипажей судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Basic training for ships operating in polar waters, Advanced training for ships operating in polar waters).

Аудиторы оценили соответствие квалификации и опыта инструкторского состава, методического обеспечения, системы стандартов качества, применяемого университетом тренажерного оборудования и иных технических средств обучения, а также учебных программ действующих требованиям Class NK и принятым ИМО в ноябре 2016 г. поправкам в Конвенцию ПДНВ.

Полярный кодекс, вступив-

ший в силу 1 января 2017 года, охватывает полный диапазон требований для проектирования, постройки, оборудования, эксплуатации судов, подготовки экипажа, поиска и спасения, а также для защиты окружающей среды, применимых для судов, совершающих рейсы в водах, омывающих оба полюса.

Полярный кодекс будет применяться к новым судам, построенным 1 января 2017 или после этой даты одновременно с вступлением в силу новой главы XIV Конвенции СОЛАС.

Для судов, построенных до 1 января 2017, должно быть обеспечено соответствие применимым требованиям кодекса не позднее даты первого промежуточного или возобновляющего освидетельствования, в зависимости от того, что наступит раньше, после 1 января 2018. Требования Полярного кодекса будут применяться ко всем судам, подпадающим под действие Конвенции СОЛАС и МАРПОЛ и эксплуатирующимся в полярных водах.

Следует отметить, что Морской УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова имеет большой опыт подготовки моряков к плаванию в ледовых условиях, соот-



ветствующая тренажерная подготовка проводится с 2002 года. Первые в России курсы были проведены для членов экипажей крупнотоннажных танкеров ПАО «Совкомфлот», заходящих в замерзающие порты восточной части Финского залива. После сложных зимних навигаций 2009–2011 гг. подготовка была усовершенствована. Позднее Морской УТЦ стал осуществлять обучение в соответствии с «Руководством относительно подготовки капитанов и лиц командного состава судов, эксплуатирующихся в полярных водах».

В общей сложности ледовую тренажерную подготовку в «Макаровке» за это время прошли более 1000 судоводителей из более, чем 20 стран мира.

Учитывая, что Полярный кодекс вступил в силу с 01.01.17 г., а поправки в Конвенцию ПДНВ были опубликованы только 19.01.17 г., Морской УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова стал первым в мире учебным центром, получившим международное признание о соответствии проводимой подготовки новым международным требованиям.

Получение международного признания позволит ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

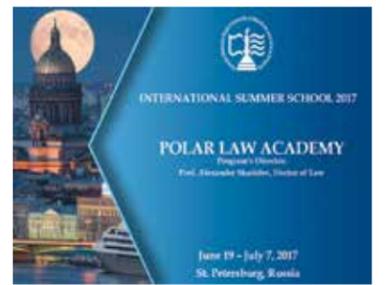
сохранить лидерство в этой области знаний и повысить конкурентоспособность российского морского образования на мировом рынке образовательных услуг.

Class NK — одно из ведущих в мире классификационных обществ. Член международной ассоциации классификационных обществ (МАКО, IACS). В классе NK — 9214 судов с общим тоннажем 245 млн тонн, что составляет примерно 20% мирового торгового флота (по информации компании). Главный офис расположен в Токио (Япония).

Морской учебно-тренажерный центр является крупнейшим подразделением Института дополнительного профессионального образования Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Центр осуществляет международно-признанную профессиональную подготовку курсантов и студентов университета, членов экипажей морских судов, широкого круга специалистов морской индустрии и нефтегазовой отрасли России, стран ближнего и дальнего зарубежья. Качество подготовки в Морском УТЦ ГУМРФ подтверждено морскими Администрациями России и других стран, ведущими классификационными обществами, международной сертификационной сетью IQNet, британским The Nautical Institute и другими авторитетными отечественными и международными организациями.

Летние школы для иностранных и российских студентов

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова летом 2017 года организует школы для иностранных и российских студентов с преподаванием на английском языке по двум программам обучения — «Академия полярного права» и «Портоориентированная логистика в Балтийском регионе».



Пройти курс обучения в летней школе приглашаются все желающие, хорошо владеющие английским языком.

Программа «Академия полярного права», рассчитанная на три недели, пройдет с 19 июня по 7 июля, двухнедельный курс «Портоориентированная логистика в Балтийском регионе» запланирован на 3–15 июля.

Портовые профессии набирают популярность

«Морское кадровое агентство» в 2016 году подготовило 2343 специалиста по портовым, дорожно-строительным и складским рабочим профессиям, что на 8% превышает аналогичный показатель 2015 года. Рост показателя обусловлен расширением географии работы МКА с портами Балтийского, Черного, Карского и Каспийского морей.

«Морское кадровое агентство» — кадровая компания, представляющая интересы транспортно-логистических, строительных и других компаний Северо-Западного региона в сфере подбора персонала, обучения и предоставления временного персонала. МКА работает с 2001 года и является дочерней компанией ОАО «Морской порт Санкт-Петербург». В структуре агентства отдельное место занимает учебный центр с собственной технической базой, функциями которого являются первичная подготовка, переподготовка и повышение квалификации по различным образовательным программам.

Наиболее востребованными рабочими специальностями в минувшем году стали докер-механизатор, стропальщик, водитель погрузчика — их освоили 798 человек, что в 2 раза больше, чем годом ранее. На 26% увеличился спрос на профессию «береговой матрос (швартовщик)» — ее получили 202 выпускника. Профес-

сию «тальман» выбрали 12 человек (в 2015 году обучение не проводилось). Также за отчетный период 19 человек освоили профессию «машинист крана», 151 — прошел периодическую аттестацию — что, соответственно, на 14% и 60% меньше, чем годом ранее.

Программы дополнительного профессионального образования — повышение квалификации и переподготовку — выбрали 1030 человек (–9,5%).

Кроме того, в 2016 году МКА обучило портовым рабочим профессиям 131 студента специализированных высших и средних учебных заведений (+31%). Практические занятия проводились на территории АО «Морской порт Санкт-Петербург».

Для учащихся вузов в МКА разработаны специальные адаптированные программы, учитывающие наличие у них базовых знаний, которые позволяют студентам получить для себя дополнительную профессию.





День московского транспорта

Депутаты Мосгордумы утвердили новый праздник — «День Московского транспорта», который будет отмечаться во вторую субботу июля.

Дата приурочена к запуску 7 июля 1872 года «конки» — первого вида городского общественного транспорта Москвы.

Новый день позволит объединить уже существующие праздники. На протяжении каждого года

в столице проходят различные парады и выставки раритетных видов транспорта, отмечается день московского троллейбуса, автобуса и трамвая, а также такси.

«Праздники проводятся не первый год, прижились в народе и собирают множество зрите-

лей, — считает заместитель руководителя столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Андрей Корнеев.

Однако, по словам эксперта, праздники охватывают не всех перевозчиков. Именно поэтому и нужен единый день московского транспорта.

«Думаю, что его позитивно оценят горожане, — сказал Кор-

неев. — А также работники транспортного комплекса Москвы. Плюс мы хотим, чтобы праздник учитывал интересы частных компаний, в том числе и судоходных».

Праздник, по мнению парламентариев, станет хорошей рекламой. Она позволит повысить популярность поездок на городском общественном транспорте.

В Москве прошла Ушаковская беседа

Общероссийское движение поддержки флота совместно с Институтом экономики и антикризисного управления провели Ушаковскую беседу-конференцию: «Флотское и духовное наследие адмирала Ф. Ф. Ушакова — мощный потенциал для позитивной работы с молодёжью».

«С 1994 г. на обширном военно-морском наследии, на событиях жизненного пути великого русского адмирала Федора Федоровича Ушакова (1745–1817 гг.), мы проводим в разных форматах Ушаковские беседы, актуально связывая историю и современность. Эти высокие собрания, конференции, торжественные акции

мы, как правило, приурочиваем ко Дню рождения Ф. Ф. Ушакова — 24 февраля. В результате нашей работы с небольшим кругом сподвижников впоследствии к теме Ушакова присоединились другие организации», — подчеркнул капитан 1 ранга запаса Михаил Ненашев, председатель Общероссийского движения

поддержки флота.

В Ушаковской беседе-конференции принимают участие адмиралы, офицеры флота, армии, моряки, судостроители, речники, рыбаки, преподаватели, писатели, общественные деятели, студенты, курсанты вузов, представители ряда регионов России.

Общероссийское движение

поддержки флота (ДПФ) в целях морского просвещения общества и формирования подлинного народного уважения к выдающимся личностям России с начала девяностых годов ведет системную работу по патриотическому воспитанию российских граждан на достойных примерах великих людей Отечества.

Каждый круиз сам себя хвалит

«ВодоходЪ» будет продвигать речные круизы на выставках в различных городах России.

Для продвижения речных круизов в сезоне 2017 года судоходная компания «ВодоходЪ» примет участие в специальных мероприятиях в различных городах России. В ходе встреч с представителями турбизнеса сотрудники компании проконсультируют по вопросам сотрудничества, расскажут о новинках навигации 2017 года, сообщается в материалах компании.

Так, в ближайшее время в формате workshop пройдут презентации круизов Краснодаре, Ростове-на-Дону, Волгограде, а также в Москве в рамках 24-й Московской международной выставки «Путешествия и туризм» (МПТ-2017) и «Фестиваля круизов 2017».

Скорая на воде

Концерн «Моринформсистема-Агат» представил мэру Сергею Собянину проекты «Интеллектуальный город», которые призваны улучшить инфраструктуру столицы. В Москве расположено семь предприятий концерна, которые выпускают в основном продукцию для Военно-морского флота, однако ряд разработок применимы и для гражданского использования.

Самый амбициозный проект — создание «Скорой помощи» на воде. Авторы проекта предлагают разместить на акватории Москвы-реки целую сеть причалов, куда больных будут доставлять суперсовременные катера на подводных крыльях «Валдай 45Р» и «Дельфин». Причалы предполагается обустроить недалеко от больниц, что позволит максимально быстро доставить пациентов в стационар. Плюс реанимационный центр прямо на воде для оказания помощи в тех случаях, когда дорога каждая минута. Согласно проекту, действовать водная сеть скорой помощи будет не только в судоходный период — зимой катера могут перемещаться на воздушных подушках.

Ещё один значимый проект — создание системы мониторинга экобезопасности московских водоёмов. Она позволит не только регистрировать изменение обстановки, но и в режиме реального времени отслеживать риски возникновения чрезвычайных ситуаций, связанных с судоходством и деятельностью промышленных предприятий. А система защиты Южного порта Москвы обеспечит его безопасность как с берега, так и со стороны акватории.



Река Москва ждет пассажиров

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы рассматривает возможность разработки речной транспортной системы. Об этом сообщил заместитель мэра Москвы, руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.



«Мы не исключаем возможность запуска речного общественного транспорта. Однако этот вопрос только на стадии проработки. Какого-либо решения по этой теме нет, но мы проводим активные анализы вме-

сте с экспертами Высшей школы экономики».

Он пояснил, что проект, как сезонная перевозка по реке, может быть полезен в таких местах, как строящийся район Москвы на месте промзоны «ЗИЛ».

Преодолеть барьеры

В Аналитическом центре при Правительстве РФ состоялся круглый стол, посвященный рассмотрению проблем въездного туризма в России.

Заместитель начальника управления по конкурентной политике Аналитического центра при правительстве РФ Елена Ковалева представила свое видение мер по преодолению барьеров для въезда. Это, прежде всего, упрощение визовой процедуры, введение электронных виз, безвизовые групповые поездки для стран с высоким туристическим потенциалом. Необходим безвизовый въезд сроком до 15 дней для иностранных граждан, прибывающих на речных круизах, а также безвизовый въезд до 72 часов для тех, кто прилетает в Россию транзитным путем.

Решению транспортных проблем помогут обнуление пошлины на ввоз туристических автобусов класса «Евро 5» и «Евро 6», отмена НДС на внутренние пассажирские авиаперевозки и субсидирование прямых регулярных и чартерных рейсов.

В управлении Аналитического центра считают, что надо создать систему курсов по подготовке и повышению квалификации профессиональных экскурсоводов и гидов-переводчиков, а деятельность «самозанятых» переводчиков, гидов и экскурсоводов, обслуживающих туристов на сухопутных и речных маршрутах, не стоит облагать налогом.

В свою очередь, директор круизных программ компании «ВодоходЪ» Елена Майоршина, выступая в Аналитическом центре при Правительстве РФ, заявила:

«Самые большие проблемы принимающих компаний в Москве и других городах — отсутствие автобусов. В Москве мы одновременно принимаем четыре лайнера с туристами, но не можем всех их одновременно посадить и отвезти в центр города, чтобы посмотреть Кремль или просто погулять. Нет автобусов, пробки, высочайшие тарифы на парковку и при этом все равно нет мест...»

«Волжское пароходство» снизило потребление топлива

«Судоходная компания «Волжское пароходство» в рамках реализации программы энергосбережения, принятой в 2012 году, снизила удельный показатель потребления топлива по всем проектам судов на 5,6% или на 0,28 тонн/ходовые сутки. Ведущее место в программе энергосбережения занимает проведение качественного ремонта флота, пояснили «Водному транспорту» в пресс-службе компании.

Так, отмечают в компании, ремонт корпуса теплохода типа «Волго-Дон» (очистка от обрастания подводной части корпуса с последующей окраской антифоулинговыми красками) существенно снижает потребление горюче-смазочных материалов. Такие меры уменьшили нормативы топлива для отремонтированных судов на 10%.

Исправность топливной аппаратуры и своевременная регулировка работы двигателей значительно сокращают энергозатраты. Перед началом навигации, а также по требованию Российского речного регистра специалисты службы теплотехники проводят контрольно-наладочные испытания двигателей, используя современное

диагностическое оборудование.

На суда устанавливаются системы мониторинга, контролирующего количество топлива на борту и режим движения теплохода. За пять лет такими системами оборудованы 10 судов проекта RSD44, 6 «Волго-Донов». К началу навигации-2017 еще 3 теплохода типа «Волго-Дон» и буксир-толкатель будут оснащены такими системами.

Для эффективного использования тяжелых сортов топлива на сухогрузах проекта RSD44 и буксирах-толкателях, оборудованных 2-х топливными системами, используются современные химические присадки. Такое решение позволяет снизить расход топлива и уменьшить количество вредных выбросов.



Судоремонтными площадками пароходства являются филиалы компании: Борская и Волжская базы технического обслуживания флота и судоремонтные заводы: АО «Борремфлот», АО «СРЗ «Память Парижской коммуны» и ОАО «Вознесенская ремонтно-эксплуатационная база флота».



Приточность будет выше нормы

Приток в водохранилища Волжско-Камского каскада в первом квартале 2017 года прогнозируется в диапазоне 24,5–30,5 км³ при норме 21,3 км³. Такие данные озвучены на заседании Межведомственной рабочей группы по регулированию режимов работы водохранилищ Волжско-Камского каскада, в котором приняли участие члены рабочей группы, представители органов государственной власти федерального и регионального уровня.

Как сообщает Росводресурсы, по последним наблюдениям, запасы воды в снежном покрове по данным полевых и лесных снегоземом составили: в бассейнах Рыбинского, Куйбышевского, Саратовского, Волгоградского водохранилищ — 112–119% нормы; в бассейне Горьковского, Чебоксарского и Нижнекамского — 121–128% нормы; в бассейне Камского водохранилища — 95% нормы. В целом по Волжско-Камскому бассейну снеготопысы превысили норму на 19%.

Особое внимание было уде-

лено режиму Волгоградского гидроузла в связи с необходимостью выполнения запланированных администрацией Волгоградской области работ по прокладке трубопроводов по дну р. Волги на участке ниже гидроузла. По итогам обсуждения данного вопроса заказчику работ было рекомендовано в целях снижения уровней на реке Волге в районе строительства проработать вопрос возможности применения ледоколов на Волге ниже по течению для снятия подпора, а также обсудить с руководством Волгоградской ГЭС возможность ограничения внутрисезонных колебаний уровней.





Союз машиностроителей России: «Строим ледоколы для Арктики»



В Москве прошло заседание Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России. Ключевыми темами повестки стали вопросы строительства ледоколов для Арктики, а также инновационных морских технологий в развитии арктического региона.

В заседании комитета приняли участие вице-президент Объединённой судостроительной корпорации по гражданскому судостроению Евгений Загородний, генеральный директор Атомфлота Вячеслав Рукша, заместитель начальника отделения Крыловского государственного научного центра Александр Чемоданов, генеральный директор Выборгского судостроительного завода Александр Соловьев, гендиректор — главный конструктор ЦКБ «Айсберг» Александр Рыжков, старший вице-президент по развитию бизнеса судостроительной компании Arctech Helsinki Shipyard Inc Валерий Тимофеев, директор Центра пропульсивных систем ЦС «Звездочка» Александр Ильинцев, а также руководи-

тель Дирекции программы ОСК «Суда и морская техника для освоения месторождений нефти и газа» Виталий Торбик.

«ОСК стремится оперативно реагировать на запросы как государственных, так и частных компаний: создавать современную шельфовую технику, суда обслуживания и ледокольный флот, способный обеспечить работу в арктических условиях», — сказал Евгений Загородний, открывая заседание.

Вице-президент ОСК напомнил об опыте кооперации между флагманом атомного ледоколостроения Балтийским заводом и Центральным конструкторским бюро «Айсберг», которые уже почти 70 лет совместно создают ледокольные суда. Сегодня на верфях Балтийского завода стро-

ятся атомоходы-гиганты проекта 22220.

В рамках заседания комитета обсуждались перспективы строительства ледокольных судов и морской техники для Арктики, развития инновационных морских технологий в развитии арктического региона, вопросы эксплуатации атомного ледокольного флота и производства силовых установок для современных ледоколов.

Представитель финской верфи ОСК Arctech Валерий Тимофеев рассказал, в частности, об инновационных арктических судах, построенных в рамках российско-финской кооперации.

Кроме того, участники заседания утвердили план работы на 2017 год и приняли новых членов в состав комитета.

Яхта для Конюхова

«Судостроительный завод «Вымпел» построит скоростную парусную яхту для кругосветного плавания Федора Конюхова. Этот проект обсуждался на предприятии на совещании, в котором участвовали генеральный директор завода Олег Белков, руководители предприятия, путешественник Федор Конюхов, представители его экспедиционного штаба, глава Рыбинска Денис Добряков.

«Парусная яхта должна быть самой большой в мире — длиной 75 м, а кроме того, очень быстрой — двигаться со скоростью 42 узла (77 км/ч), выдерживать в океане любые ветра и шторма», — считает Федор Конюхов. Он планирует назвать ее «Адмирал Федор Ушаков», и после кругосветного плавания яхта станет учебным парусным судном для ВМФ.

«У нас есть возможность построить быстроходную яхту для экстремального плавания, — заверил путешественника и его команду генеральный директор «Вымпела» Олег Белков, — на пер-

вом этапе прорисуем внешнюю архитектуру судна, отправим Федору Конюхову, затем подготовим инженерную записку для министерства обороны».

Согласно предварительным договоренностям, закладка яхты может состояться в 2017 году. За год завод выполнит проект, построит корпус из алюминия, подберет для носовой части материал особо высокой прочности. Для оснащения 37-метровыми мачтами и оборудованием яхту переведут на Черное море, где будет произведена достройка. По плану, судно должно быть готово к 2018 году.



Отечественному государственному кораблестроению — 350 лет

Круглый стол, посвященный 350-летию отечественного государственного судостроения, организованный совместно с Фондом «История Отечества», прошел в Доме Российского исторического общества. На мероприятии выступил президент Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

В обсуждении предстоящего юбилея также приняли участие ведущие эксперты, представители академического исторического сообщества и государственных структур, в числе которых председатель Российского исторического общества Сергей Нарышкин, министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров, а также директор Института российской истории РАН Юрий Петров.

«Есть знаковая дата, прямо связанная с историей судостроения в России. В 1667 году, то есть 350 лет назад, царем Алексеем Михайловичем на государственные средства в селе Дединово Луховицкого района Московской области был заложен первый российский военный корабль — фрегат «Орел». Петр I об этом факте не забыл и с размахом продолжил дело, начатое отцом», — напомнил собравшимся Алексей Рахманов.

«Корабельное дело давно стало явлением русской культуры, одновременно являясь важным фактором нашей истории», — сказал в своем выступлении Алексей Рахманов.

В своем выступлении глава ОСК отметил, что 2017-й является также годом десятилетия юбилея ОСК.

«Мы считаем эту дату днем



второго рождения отрасли. За десятилетие произошло коренное изменение ситуации в нашем судостроении — боевой флот пополняется новейшими надводными кораблями и подводными лодками, уверенно возрождается ледокольный флот, началось обновление рыбопромыслового и круизного флотов», — подчеркнул Алексей Рахманов.

Президент ОСК также отметил, что в России до сих пор нет общего профессионального праздника судостроителей,

и предложил учредить такой день в июне.

В свою очередь, председатель Российского исторического общества Сергей Нарышкин поддержал инициативу учреждения дня судостроителя в последнее воскресенье июня.

Николай Макаров, директор ИА РАН добавил, что «юбилей дал только импульс... мы должны рассказать о том, что уже сделано учеными в России, ведь эта работа заслуживает более широкого общественного внимания». «Это одно из первых мероприятий, проводимых фондом «История Отечества». Совсем недавно фондом был запущен конкурс проектов, также соответствующий задаче поддержки популяризации истории», — также отметил академик.

В Доме Российского исторического общества также состоялось открытие тематической выставки под названием «350 лет отечественному государственному кораблестроению. Штрихи к истории». Экспозиция



подготовлена фондом «История Отечества», Объединенной судостроительной корпорацией и Российским историческим обществом при участии Российского государственного архива Военно-морского флота, Российского государственного архива древних актов, Адмиралтейских верфей и Новодевичьего Богородице-Смоленского монастыря.





«Крузенштерн»: сохраняя лучшее

В Российском экономическом университете им. Плеханова прошла встреча капитана-наставника знаменитого российского парусника «Крузенштерн» Михаила Новикова со студентами.

Лекция была организована по приглашению Совета выпускников и приурочена к 110-летию юбилею РЭУ. Передовой экономический вуз и барк «Крузенштерн» связывают особые отношения. В своем выступлении капитан Новиков подчеркнул, что последние два года Плехановский университет стал локомотивом проектов, связанных с дополнительной образовательной деятельностью, ведущейся на «Крузенштерне». По словам капитана, «начало положили сколковцы, но динамику этому развитию придали именно плехановцы, у которых было много идей, и которые дали возможность более 200 студентам пройти практику по проекту «Морская практика» за последние два года».

Михаил Новиков является капитаном барка с 2007 года. Будучи в звании наставника, он имеет право обучать квалификации капитана больших парусных судов, таких как «Крузенштерн» и «Седов».

В беседе со студентами Михаил Новиков поделился своим представлением о бизнесе. «Зачастую обыватель воспринимает это слово в негативном ключе, когда бизнес — это какая-то хитринка, какой-то обман», — сказал он. Между тем, по мнению Новикова, предпринимателя можно сравнить с капитаном. По его словам, «капитан — это первый человек на судне, который задает себе вопросы — что не так? Что я делаю не так, почему не достигается запланированный результат? Что не так, когда цель не достигнута.

Капитан — это однозначно лидер на судне. Экипаж уважает его как человека самого мудрого и обладающего опытом. И это самое главное качество, которым он обладает. И это отличие капитана от человека, который занимает какую-то должность и действует по инструкции».

Чтобы стать капитаном, судоводитель проходит долгий путь. Если на простом судне этот путь может занять 15 лет, то на «Крузенштерне» капитан может созреть только к 40 годам. В конце подготовки, пройдя путь от командования небольшим подразделением до статуса первого помощника капитана, человек становится перед гамлетовским вопросом — быть или не быть капитаном. Михаил Вячеславович считает, что это — самый главный



момент. Старший помощник всегда может спрятаться за спину капитана. Но вдруг он становится капитаном и понимает, что больше прятаться некуда.

По мнению Новикова, чтобы успешно руководить судном, как и в бизнесе, капитан должен уметь делегировать свои полномочия, доверять экипажу. Когда каждый работает на своем месте и делает свое дело хорошо, корабль идет своим путем и на судне ничего не происходит. Особым качеством капитана Михаил Новиков считает самоанализ. «Никто не скажет, какой ты на самом деле, что ты делаешь хорошо, а что — плохо. Зачастую говорят, какой ты большой и умелый, Человек должен пропускать все это через себя, фильтруя все лирические настроения», — поделился опытом Новиков. Не обошел вниманием Михаил Вячеславович и такое качество лидера как харизма. В его понимании харизма — это искренность, открытое отношение к людям и ситуации и признание того, что решение сложных задач и проблем происходит его собственным путем.

Свои наставления студентам Новиков иллюстрировал драматичными и красочными рассказами из жизни экипажа «Крузенштерна». Случалось многое. Это и поломка мачты в районе Бермудского треугольника по пути в США на морской праздник. И спасение погибающей девушки во время участия в парусной регате 2000 года, когда лидирующему в гонке «Крузенштерну» пришлось повернуть назад. Самое поразительное в той истории, что после завершения операции спасения, «Крузенштерну» сопутствовал сильный попутный ветер, барк смог нагнать соперников и занять первое место. Также ин-

тересно Михаил Вячеславович рассказывал о буднях экипажа, о воспитании курсантов и учащихся вузов, проходящих практику на борту судна. Наблюдая за жизнью младших членов экипажа, капитан ценит преемственность поколений, содержание командного духа. Особо отметил, что в условиях моря и команды возникают особые условия, позволяющие рядовым мальчишкам проявлять лидерские качества.

Среди образовательных направлений, реализуемых на барке «Крузенштерн» в настоящее время, Михаил Новиков отметил Клуб Михаила Кожухова, образовательный проект «Морская практика Крузенштерна», а также различные бизнес-тренинги, организуемые Плехановским университетом и Сколково.

Подводя итоги встречи, Михаил Вячеславович поделился личными достижениями: «Результат моей деятельности за эти годы сводился к тому, чтобы подготовить как можно больше лучших специалистов. Те молодые люди, которые показывали лучшие результаты, — английский языка, навигации — я сам помогал им встать на крыло и подняться и делать карьеру на больших, огромных парусных судах. Некоторые из выпускников, отработавшие на «Крузенштерне» в должности старпомов, стали капитанами на иностранном флоте. И основной результат моей работы, по которой я оцениваю свою деятельность — чтобы этих ребят было больше. Потому что это престиж нашей страны, это подтверждение квалификации — что мы можем готовить такие кадры, и это визитная карточка, которая лишней раз подчеркивает, что «Крузенштерн» готовит элиту Российского флота».



Новый свет на парусах

На барке «Крузенштерн» смонтировали и опробовали современную световую систему. Проект оснащения мачт и палубы парусника новой системой реализован благодаря компании по сбору средств, длившейся четыре месяца. В проекте приняли участие более 100 человек, в том числе участники Клуба путешествий Михаила Кожухова.

Для создания световой системы «Крузенштерна» были проведены анализ, расчеты освещения и моделирования, на конкурсной основе приглашены несколько компаний. В итоге предпочтение отдали ООО «Белдел-Групп», которая разработала лучшее техническое и творческое решение. В комплект входят 15 прожекторов мощностью 200 Вт, все манипуляции происходят на пульте управления, который адаптирован и под музыкальное сопровождение, и под запись всевозможных программ. В принци-

пе, система практически такая же, которую используют в театрах: имеет множество эквалайзеров, может работать в разных диапазонах, с ее помощью можно менять яркость, ритм, очередность цветов и т.д. Гарантия на систему — 5 лет, но, поскольку все единицы комплекта соединяются в простейшие узлы, работать прожектора должны достаточно долго.

Специально для «Крузенштерна» инженеры подобрали линзы прожекторов с углом раскрытия луча света 45 градусов. Экономичность прожекторов на порядок выше в сравнении с традицион-

ными источниками света — лампами накаливания, галогенными и т.д. На сегодня — это самое современное оборудование, потребляемая энергия — 0,2 кВт. час.

Напомним, в настоящее время на «Крузенштерне», который находится у причала Светловского судоремонтного завода в Калининградской области, идут плановые работы с тем, чтобы к 22 апреля начать очередную навигацию. Уже в начале апреля на парусник начнут прибывать курсанты морских колледжей — Калининградского, Санкт-Петербургского и Вол-

го-Каспийского — для прохождения практики. В первом рейсе навигации парусник планирует

посетить несколько иностранных портов в Польше, Германии и Бельгии.



Лайнер по графику

Заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Потапов посетил судостроительный завод «Лотос». В ходе визита он оценил ход строительства круизного лайнера проекта PV300VD и провёл рабочее совещание.

Врио генерального директора завода Дмитрий Антонов ознакомил замминистра с производственными мощностями предприятия и работой над круизным судном. Ранее были начаты работы по формированию его корпуса.

Представитель заказчика выразил удовлетворение ходом строительных работ. «Мы видим, что всё в графике», — заявил на совещании генеральный директор заказчика судна — «Московского речного пароходства» — Константин Анисимов.

Замглавы Минпромторга, в свою очередь, отметил перспективность данного проекта для российского судостроения. «Вижу, что работа ведётся и очень приятно, что видны первые результаты. Строительство лайнера открывает большие возможности предприятию. Нам нужно заявить, что российские верфи строят суда подобного класса.

Работайте с заказчиком, а министерство будет вас поддерживать», — резюмировал он.

Напомним, судно было заложено 15 августа 2016 года. Проект PV 300VD разработан Морским Инженерным Бюро. Будущий российский круизный лайнер представляет собой четырехпалубное судно длиной 141 м, шириной 16,5 м и вместимостью 310 пассажиров. Судно строится по заказу Московского речного пароходства. Предназначено оно для работы на внутренних линиях между Москвой и Петербургом и для выходов в морские районы Каспийского региона, а также в Азовское и Черное моря. Завершить строительство первого более чем за 60 лет российского лайнера планируется в апреле 2019 года.

Как ранее стало известно, второе аналогичное судно будет построено на заводе «Красное Сормово» для судоходной компании «Водоходь».



Севморзавод получил заказ на строительство крана

Филиал «Севастопольский морской завод» («Севморзавод») Центра судостроения «Звездочка» получил заказ на изготовление морского плавкрана стоимостью 2,7 млрд руб. Для работы над контрактом требуется привлечь до 1 тыс. человек.

Как сообщалось ранее, на «Севморзаводе» завершается изготовление понтонов для строительства центральной секции Крымского моста. Основная часть работ будет завершена до конца мая.

Также на предприятии проходят доковый ремонт пассажирские теплоходы «ЭОЛ» и «А. Глазунов», буксир «Мыс Тарханкут». Кроме того, «Севморзавод» получил заказы по изготовлению специальных деталей, стенов, контейнеров и других металлоконструкций.

По сообщению пресс-службы губернатора Севастополя, «Севастопольский морской завод» реа-

лизует программу модернизации производственных мощностей, рассчитанную на 2017–2018 годы. На техническое перевооружение предприятие получит 2,4 млрд рублей, из них 904 млн рублей — в текущем году.

«Позиция правительства города по отношению к «Севморзаводу» остается неизменной. Мы приложим максимум усилий, чтобы наше предприятие регулярно выполняло заказы и получало прибыль. В данный момент у верфи есть заказы, которые позволят загрузить основные производственные мощности», — подчеркнул глава Севастополя Дмитрий Овсянников.



До 2019 года при содействии Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) на реализацию планов по возрождению предприятия будет выделено 7,7 млрд рублей.

Напомним, в 2015 году был подписан договор аренды основных производственных мощностей Севастопольского морского завода филиалом Центра судостроения «Звездочка» сроком на 49 лет. В рамках договора утверждена «дорожная карта» интеграции предприятия в ОСК, которая реализуется в настоящее время.

Катер «Евгений Васильев» спущен на воду

Рабочий катер с ледовым усилением «Евгений Васильев» для ФГУП «Росморпорт» спущен на воду на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе.

В церемонии спуска приняли участие врио главы Республики Карелия Артур Парфёничков, председатель Законодательного собрания Республики Карелия Элиссан Шандалович, заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Сергей Куров, директор Онежского судо-

строительно-судоремонтного завода Владимир Майзус и другие официальные лица.

Эксплуатация судна проекта ST23WI-M планируется в устьях рек, прибрежных зонах открытых и внутренних морей, проливах, портовых водах с удалением от места убежища не более 20 миль. Катер соответствует самым



современным экологическим и технологическим стандартам в области судостроения, имеет высокие маневренные характеристики, современные средства связи и навигации, хороший уровень обитаемости для экипажа.

Эксплуатация катера планируется в Астраханском филиале ФГУП «Росморпорт».

Ученые — за чистый транспорт

В «Ушаковке» разработаны новые технологии для снижения вредных судовых выбросов

Ужесточение требований к судовым выбросам заставило судоходную отрасль разрабатывать новые технологии, повышающие экологичность используемых двигателей. В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова предложено несколько перспективных разработок, направленных на снижение выбросов оксидов азота, борьба с которыми, по свидетельству специалистов, представляет наибольшую сложность.

Так, учеными кафедры «Техносферная безопасность на транспорте» предложен метод очистки отработавших газов от кислотных оксидов и твердых частиц с использованием механизма их адсорбции твердым веществом. Для реализации данного метода предлагается использовать судовую систему очистки отработавших газов. Конструкция устройства защищена двумя патентами: на изобретение и на полезную модель.

Достоинствами метода являются отсутствие в конструкции устройства дорогостоящих

катализаторов и расходуемых реагентов.

Ученые успешно испытали свой метод, используя двигатель внутреннего сгорания ЗМЗ-409, который устанавливается на маломерные суда, в т.ч. на суда на воздушной подушке типа «Хивус». По результатам натурного эксперимента было установлено, что степень очистки выхлопных газов в зависимости от нагрузки двигателя составляет от 30 до 98%.

Для контроля эмиссии оксидов азота учеными кафедры также разработана судовая лидарная станция (СЛС — 12ГМ), которая позволяет в комплек-

те со скруббером уменьшить вредные выбросы в атмосферу с отработавшими газами. Судовая станция выполняется в двух вариантах: с ручным и автоматическим управлением и вводом информации. Может работать как автономно, так и во взаимодействии с другими локальными системами диагностирования, а также в составе комплексной системы автоматизации и контроля технического состояния судовой энергетической установки.

Лидарная станция мониторинга атмосферы ЛС — 12АМ — еще одна инновация, используемая при изучении специальных дис-



циплин курсантами университета. Она позволяет выработать грамотные навыки проведения измерения уровня опасностей, обработки полученных результатов и составления прогнозов возможного развития ситуации. Станция является результатом

разработок, выполненных в лабораториях Российского центра лазерной физики, ГМУ имени Ушакова и Новороссийского политехнического института КубГТУ по проекту «Лазерные системы дистанционного зондирования атмосферы».

ИМО проводит студенческий форум

Центр международного образования Государственного морского университета им. адмирала Ф. Ф. Ушакова провёл конкурс среди студентов и курсантов разных специальностей, победитель которого будет представлять вуз на студенческом форуме, организуемом Международной морской организацией (ИМО) в Лондоне (Великобритания) в июле 2017 г.

Этот форум приурочен к Всемирному дню моряка, который проводится под эгидой Международной ассоциации морских университетов (IAMU), членом которой является и новороссийский вуз.

Среди основных требований к участникам конкурса были свободное владение английским языком и подготовка презентации на английском языке.

Как сообщили «Российскому судоходству» в вузе, для участия

в конкурсе подали заявки 15 человек, представители факультетов судождения, юриспруденции, экономики и управления на морском транспорте.

Выступление курсантов оценивалось по таким критериям как владение английским языком и точность ответов, умение устанавливать контакт с аудиторией, качество презентации, соответствие ее заявленной теме, а также соблюдение регламента выступления.



В итоге максимальное количество баллов набрали третьекурсник Демьян Пелипенко (Юриспруденция), пятикурсник Гайк

Амбарцумян (Таможенное дело), второкурсник Артем Ситников (Юриспруденция)

На судах ЕРП пройдут практику курсанты из Красноярска и Омска



В навигационный период 2017 года в соответствии с заявками «Енисейского речного пароходства» Красноярский институт водного транспорта планирует направить на практику 130 курсантов, Красноярский техникум транспорта и сервиса — 27, Омский институт водного транспорта — 60. Студенты второго и третьего курсов будут задействованы на должностях мотористов и мотористов-рулевых на протяжении всей навигации. Тем из них, кто на протяжении учебного года демонстрировал наилучшие результаты, позволят выбрать теплоход, на котором они будут проходить практику.

Работая на штатных должностях, ребята вносят реальный вклад в достижение производственных целей, стоящих перед предприятием в навигационный период. По итогам практики они получают аттестационные листы — характеристики, заполненные капитанами судов. В них отражаются освоенные навыки, и только при положительных оценках курсант переводится на следующий курс.

В настоящее время проводится работа с учебными заведениями и ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» по вопросу выдачи квалификационных свидетельств будущим практикантам. Это документ, удостоверяющий право курсанта занимать должность моториста или моториста-рулевого в штате судоходной компании.

Курсанты «Седовки» пройдут практику на паруснике «Херсонес»

Курсанты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиала ГМУ им. адмирала Ушакова пройдут практику на парусном учебном судне «Херсонес». Как сообщил директор учебного заведения Дмитрий Черноглазов на отчетном заседании Попечительского совета института, первая партия из 107 курсантов отправится на парусник «Херсонес» уже в начале апреля. Планируется, что учебная практика составит от двух до четырех месяцев.

Вместе с курсантами «Седовки» на фрегате «Херсонес» пройдут практику также будут учащиеся из отраслевых флотских вузов Новороссийска и Севастополя. Планируется, что «Херсонес», принадлежащем Азово-Черно-

морскому бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт», станет базовым судном для практической подготовки моряков на Юге России.

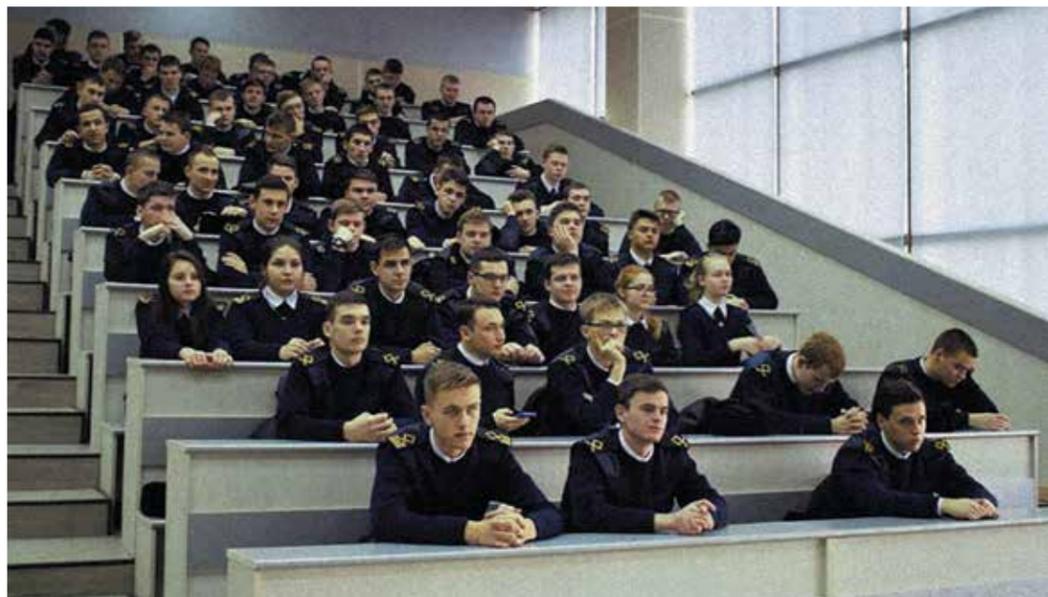
Парусное учебное судно «Херсонес» было построено в Гданьске

(Польша) в 1989 году. Первоначально носило имя «Александр Грин», но по окончании постройки, в честь 1000-летия крещения Руси, было переименовано в «Херсонес». Трехмачтовый фрегат «Херсонес» является одним из

шести в серии однотипных судов: «Дар Млодзёжи», «Дружба», «Мир», «Паллада» и «Надежда». Суда этой серии являются самыми быстрыми учебными парусниками в мире по классификации STI (Sail Training International).

Стартовал проект «Транспортные волонтеры»

В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова прошел студенческий тренинг, организованный Волонтерским центром университета, наиболее активные участники которого смогут поработать на Чемпионате мира по футболу 2018, Кубке конфедерации и других международных и федеральных мероприятиях, проводимых в Сочи и других городах России.



Тренинг был связан с развитием нового проекта, названного «Транспортные волонтеры», об образовании которого впервые было заявлено Артемом Метелевым, председателем Всероссийской ассоциации волонтеров России, на заседании Студенческого совета при Министерстве транспорта РФ в 2016 году.

Активное участие во встрече приняли курсанты 1 курса судоходного и судомеханического факультетов университета. Ребята узнали, кто такие волонтеры, цели и задачи работы, а также специфику деятельности Волонтерского центра ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова. Многие из присутствующих отметили, что волонтерский труд хоть и не поощряется деньгами, но очень важен.

По окончании тренинга все желающие смогли стать волонтерами и записаться на первые собрания для последующей подготовки.