

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.



№02 (12996)

Выходит один раз в месяц
15 ФЕВРАЛЯ 2019 ГОДА

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А , 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



**СОХРАНЯЯ
АВТОДОРОГИ**
СТР. 2



ИМЯ МАКАРОВА
СТР. 3



АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ
СТР. 12

СТРАНЫ ЕАЭС ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СУДОХОДСТВЕ

Страны ЕАЭС в рамках заседания Евразийского межправительственного совета, которое прошло в Алматы (Республика Казахстан) 1 февраля 2019 года, подписали соглашение о судоходстве. Документ упрощает взаимный доступ судов под флагами стран ЕАЭС к внутренним водным путям других государств-членов. Сейчас действует разрешительная система доступа к водным путям. Документ позволит перейти к уведомительной системе: доступ судов к плаванию под флагом государств-членов будет осуществляться на основе уведомления.

Теперь будут взаимно признаваться судовые документы, квалификационные документы капитана и членов экипажей судов.

Соглашение дает право на двусторонние перевозки грузов, пассажиров и их багажа между государством-членом флага судна и другой страной-участницей на смежных внутренних водных путях, а также транзитный проход по внутренним водным путям.

«ЕВГЕНИЙ ПРИМАКОВ» ПРИЗНАН ЛУЧШИМ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ СУДНОМ ГОДА

Премия присудила международное отраслевое издание *Offshore Support Journal*



Многофункциональное ледокольное судно обеспечения добывающих платформ «Евгений Примаков» стало лауреатом премии международного отраслевого издания *Offshore Support Journal* в номинации «Вспомогательное судно года» (Support Vessel of the Year).



Торжественная церемония награждения прошла в Лондоне. От имени группы «Совкомфлот» приз получил Игорь Тонковидов, первый заместитель генерального директора — главный инженер ПАО «Совкомфлот».

Судно «Евгений Примаков» было принято в эксплуатацию в январе 2018 года. Оно задействовано в обеспечении работы морских нефтегазодобывающих платформ проекта «Сахалин-2» на континентальном шельфе Охотского моря и острова Сахалин в рамках долгосрочного соглашения ПАО «Совкомфлот» с компанией «Сахалин Энерджи».

«Евгений Примаков» спроектирован и построен с учетом сложных ледовых и навигационных условий Охотского моря. Судну присвоен высокий ледовый класс ICE-15, оно оснащено двумя винторулевыми комплексами «Азипод» суммарной мощностью 13 MW, что гарантирует высокую маневренность и позволяет самостоятельно двигаться во льдах толщиной до 1,5 м со снеговым покровом до 20 см.

Ледокольное судно обеспечения добываю-

щих платформ проекта Aker ARC121 «Евгений Примаков» стало четвертым в серии в серии судов ледового класса, построенных на верфи Arctech Helsinki Shipyard.

Уже на протяжении года судно обеспечивает безопасную работу морских платформ в режиме круглогодичной навигации, несет аварийно-спасательное дежурство, выполняет ледокольные функции: препятствует образованию торосов и тяжелых ледовых полей, осуществляет ледокольную проводку судов. Оснащение «Евгения Примакова» позволяет ему оперативно реагировать на возможные нештатные ситуации и выполнять подводные работы.

Судно отличается повышенной пассажироместимостью: при небольших размерах «Евгений Примаков» может штатно обеспечить спальные места для 70 человек (помимо экипажа), а в случае нештатных ситуаций судно способно принять на борт до 150 человек.

«Евгений Примаков» работает под государственным флагом Российской Федерации, порт приписки — Санкт-Петербург. Экипаж судна — 18 российских моряков.

САМАРА В ЛИДЕРАХ

Вопросы развития водного транспорта в Самарской области обсудили Дмитрий Азаров, губернатор Самарской области, и заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей Тарасенко, которые провели совещание, посвященное возрождению речного флота.

Во время встречи прозвучала информация, что Самарская область по объему пассажирских перевозок в 2018 году заняла первое место в ПФО и третье в России. По объему речных пассажирских перевозок Самарская область в прошлом году заняла первое место в Приволжском федеральном округе и третье место в России — после Москвы и Санкт-Петербурга. Среди популярных круизных туров по Волге — направления до Ярославля, Нижнего Новгорода, Волгограда, Астрахани и Перми.

Между тем, как сообщил Азаров, «за последние годы накопились вопросы, требующие обсуждения. Они связаны и со сферой образования, и с работой «главной улицы» России — реки Волга. У нас есть большое желание развивать пассажирские перевозки».

Андрей Тарасенко, в свою очередь, отметил, что самарские речники мечтают о возрождении флота: «Самара — в числе приоритетных городов, где мы должны возродить речной флот».

Глава региона подтвердил готовность «взяться за эту миссию», подчеркнув, что особенности расположения населенных пунктов в регионе позволяют использовать возможности Волги в полном объеме.

Кроме того, на совещании обсудили подготовку специалистов, ремонта учебных корпусов Волжского госуниверситета водного транспорта, создания учебно-тренажерных центров. По мнению Дмитрия Азарова, среди основных задач, которые необходимо выполнить в первую очередь, — обновление флота и развитие инфраструктуры.



«У нас славные традиции. Почти треть соловецких юнг — самарские. У нас на набережной есть аллея Соловецких Юнг. Кро-

ме этого, в Самарской области большое количество маломерных судов», — отметил Дмитрий Азаров.

СОХРАНЯЯ АВТОДОРОГИ

Более 3 млн тонн грузов перевезли водным транспортом в Алтайском крае за четыре прошедших года. Перевод части грузовой базы на речной флот позволил разгрузить от фур Чуйский тракт и сохранить трассу от разрушения.

С 2015 года грузооборот Бийского речного порта увеличился на 400%. Пять лет назад флот возил грузы баржами только в пределах наукограда — в Барнаул пути практически не было. Сейчас у него появилась возможность в течение 4 месяцев в году переправлять грузы по всей протяженности Оби в регионе.

Увеличились сроки навигации и глубина судоходных путей. Рентабельность предприятия растет, отток специалистов приостановился.

В 2015 году краевые власти подписали соглашение с речными перевозчиками («Алтайречфлот», «Барнаульский речной флот» и Бийский речной порт), с Бийским гравийно-песчаным карьером и администрацией Обского бассейна внутренних водных путей — федеральной структурой, которая должна следить за состоянием «речных дорог».

Стороны вскладчину финансировали дноуглубительные работы, чтобы привести судоходные пути в порядок. Это позволило карьеру отправлять большую часть своей продукции в Барнаул и другие точки Алтайского края не автомобилями, а баржами.

За 4 года участники соглашения инвестировали 185 млн рублей. В первый год карьер и перевозчики выделяли по 4,4 млн рублей, потом долю бизнеса сократили вдвое, потому что ему предстояло еще и восстанавливать баржи и теплоходы.

В итоге сроки навигации, когда судам на пути из Бийска в Барнаул гарантирован «коридор» глубиной 1,4 м и шириной 40 метров, за четыре года расширились с 75 до 120 суток в году.

Все четыре года, что действовало соглашение, объем грузоперевозок рос. Если в 2015 году в Алтайском крае по реке переправили по воде в общей сложности 543 тыс.

тонн, то в 2018-м уже 922 тыс.

В общей сложности за 4 года рекой перевезли 3,1 млн тонн грузов. Из них, по оценке регионального Минтранса, 2 млн удалось переориентировать с автодорог. Если учесть, что одному грузовику разрешено брать на борт до 26–28 тонн груза, то на трассу Бийск — Барнаул за эти годы не вышли примерно 74 тыс. фур.

Интенсивное движение грузовиков, особенно с перевесом, — одна из причин быстрого разрушения трасс. Таким образом, вкладывая средства в инфраструктуру реки, удастся сэкономить на ремонте дорог.

Предприятия «Бийский гравийно-песчаный карьер» и «Малютинский каменный карьер» в 2015 году отгружали водой только 4% от общего объема своей продукции. В 2018 году этот показатель вырос более чем в 6 раз и составил 26%.

Постепенно интерес к речной

инфраструктуре стали проявлять и другие грузоотправители. Баржами стали возить лес, зерно и уголь. Это дешевле, чем автотранспортом, особенно с учетом того, что власти ужесточают контроль за перевесом грузовиков. Делая выбор в пользу речного транспорта, отправители экономят в среднем до 10% затрат на транспортировку. Соглашение о развитии речных грузоперевозок было рассчитано до 2018 года. На 2019–2021 годы стороны планируют подписать новое. Сейчас они согласовывают объемы финансирования.

Если в рамках нового соглашения удастся увеличить период навигации хотя бы до 5 месяцев (в советский период он доходил до полугода), то появится возможность обновить и расширить состав флота. В дальнейших планах регионального бизнеса — восстановить речные пассажирские перевозки.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НОВАЯ СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ

В Татарстане появится новый пассажирский перевозчик.

Судостроительная корпорация «Ак Барс» приступила к реализации проекта по созданию судоходной компании. «Ак Барс» планирует эксплуатировать спроектированные и построенные в республике гражданские суда.

Запуск проекта запланирован на третий квартал 2019 года, сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Ленар Сафин.

В апреле 2018 года на АО «Зеленодольский завод имени А.М.Горького» (входит в состав АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс») прошла церемония закладки двух речных экскурсионных судов проектов 03620 и 03621 пассажироместимостью 250 и 150 человек. По словам министра, компания будет использовать суда на экскурсионных маршрутах Казань — Свияжск — Казань, на прогулочных маршрутах по реке Казанка.

Водным транспортом в пригородном сообщении в 2018 году в Татарстане воспользовались более 300 тыс. человек.

НОВЫЙ РЕЧНОЙ ПОРТ В УЛЬЯНОВСКЕ

Администрация Ленинского района Ульяновска планирует обустройство нового речного порта. Это повысит привлекательность города и региона для туристов.

В муниципалитете планируют реализовать несколько проектов. В частности, речь идет о расширении русла Волги. Кроме того, планируется обустройство нового речного порта. На данный момент в Ульяновске не могут останавливаться круизные суда. Обновление пристани позволит наладить водное сообщение в городе и увеличить приток туристов.

СРПП НАМЕРЕНО ПРИОБРЕСТИ 18 СУДОВ

Самарское речное пассажирское предприятие до 2021 года планирует закупить 18 судов.

Парк предприятия ежегодно будут пополнять по одному катеру КС-110-32а на 30 пассажиров, по три катера «Самара-950» на 12 пассажиров, по два судна на воздушной подушке типа «Нептун-14» на 14 человек.

Также в планах СРПП открытие 12 остановочных пунктов. Кроме этого, предприятие предлагает построить стационарные причалы в Винновке и Ширяево.



На фото: Ректор ГУМРФ им. С.О. Макарова Сергей Барышников, министр транспорта РФ Евгений Дитрих, и.о. губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов

ИМЯ МАКАРОВА

В марте 2019 года вуз отметит 70 лет со дня присвоения университету имени адмирала Степана Осиповича Макарова.

В постановлении Совета Министров СССР, вышедшем в 1949 году, было указано: «В связи с 50-летием работы первого русского ледокола «Ермак» присвоить Высшему арктическому морскому училищу имя адмирала Макарова, по проекту и под руководством которого был построен ледокол «Ермак».

И сегодня, спустя 70 лет, в своей работе сотрудники университета по-прежнему руководствуются словами Степана Осиповича Макарова: «Живи заветами своих великих предков, изучай явления обессмертивших свое имя мореплавателей и полководцев. Учись непрерывно в течение всей своей жизни, учись сам и учи других.

Учись сам помочь себе во всех делах и случаях. Все, что ты будешь требовать от своих подчиненных, ты должен уметь безукоризненно выполнять сам, иначе нельзя будет правильно руководить и командовать ими».

Как рассказал «Водному транспорту» ректор университета Сергей Барышников, образ адми-

рала С.О. Макарова сопровождает учащихся университета весь период обучения. Так, церемония «Посвящение в курсанты» первокурсников Колледжа ГУМРФ не раз проходила на Якорной площади г. Кронштадта у памятника адмиралу С.О. Макарову, ежегодно во всех учебных городках организованно проходят торжественно-траурные мероприятия, посвященные Дню памяти адмирала С.О. Макарова — Дню гибели прославленного адмирала на эскадренном броненосце «Петропавловск».

Также стало традицией проводить ежегодно «Макаровские чтения» с привлечением морских организаций и военно-морских учебных заведений.

Известный наказ «В море — значит дома» в полной мере претворяется в жизнь при прохождении курсантами учебных практик и стажировок на судах морского флота, в том числе в ежегодных морских походах на ПУС «МИР», у памятника адмиралу Макарову, открытого в 2016 году в историческом здании университета на Косой линии, д. 15а, теперь проходят торжественные мероприятия, и зародилась новая традиция — молодожены-макаровцы в день бракосочетания возлагают цветы к памятнику и бьют в корабельную рынду.

В университете создан историко-патриотический комплекс, посвященный адмиралу С.О. Макарову. В течение трех последних лет в университете были открыты три мемориальные доски, посвященные героям-макаровцам.

«ПОЛТАВА» — НОВЫЙ МУЗЕЙ ПЕТЕРБУРГА

В Санкт-Петербурге к 2021 году появится исторический центр «Парусник «Полтава».



Санкт-Петербургский филиал Главгосэкспертизы России выдал положительное заключение на первый этап строительства культурно-исторического центра для экспозиции копии знаменитого парусника «Полтава».

54-пушечный парусный линейный корабль 4-го ранга «Полтава», названный так в честь победы русской армии в Полтавской битве, был спущен на воду со стапеля Санкт-Петербургского адмиралтейства 15 июня 1712 года. «Полтава» стала первым линейным кораблем Балтийского флота. В строительстве парусника принимал участие Петр I.

Спустя триста лет Газпром инициировал воссоздание этого судна в натуральную величину. Возрожденная «Полтава» стала основной частью большого современного музейного комплекса, который должен стать научным, культурным, исследовательским и педагогическим центром по изучению морской истории Санкт-Петербурга и России.

ЕЩЕ ОДИН РЕЧНОЙ ЛЕДОКОЛ

В Санкт-Петербурге уже несколько лет работает один речной ледокол «Невская застава».

Конкурс на строительство второго ледокола для работы в акваториях рек Санкт-Петербурга во втором квартале 2019 года объявит администрация города.

Срок строительства ледокола не должен превышать двух лет. Стоимость судна определена в размере 1,1 млрд рублей.

Проектную документацию для второго ледокола подготовило ЦКБ «НЕПТУН». По проекту, длина судна будет равна 42,5 метра, ширина — 11,8 метра, высота борта 5,2 метра, а осадка — 3,8 метра.

САМЫЙ КОРОТКИЙ ПУТЬ

Речной паром «Аркадий Филатов», работающий на переправе через Свирь в поселке Вознесенье Подпорожского района Ленинградской области, за три года перевез почти 1 млн пассажиров. Судно выполняло рейсы в Карелию и обратно, доставляя людей, автобусы, легковые и грузовые автомобили.

Автомобильная трасса Петрозаводск — Ошта является самым коротким путем, связывающим восток Ленинградской области и Карелию. Востребованность автомобилистами этого маршрута обусловлена расстоянием: дорога до края тысячи озер получается на 100 км короче, чем проезд по Мурманскому шоссе.

Паромная переправа через реку Свирь является важнейшим элементом автотрассы, поскольку моста через реку нет. Ежедневно паром «Аркадий Филатов» делает 15 рейсов с 6:00 до 23:00.

Паром построен на Невском судостроительно-судоремонтном заводе по заказу ГКУ Ленинградской области «Управление автомобильных дорог Ленинградской области», в первый рейс по реке Свирь судно вышло 9 декабря 2015 года. Грузоподъемность судна составляет 100 тонн.

Судно названо в честь Филатова Аркадия Петровича — участника Великой Отечественной войны, служившего в дорожном батальоне, обеспечивающем работу Дороги Жизни на Ладожском озере.





В «МАКАРОВКЕ» ПРОШЕЛ ДЕНЬ РОССИЙСКОЙ НАУКИ



День российской науки прошел в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Министр транспорта РФ Евгений Дитрих, и.о. губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов, заместитель министра транспорта — руководитель Росморречфлота Юрий Цветков и заместитель руководителя Росморречфлота Александр

Пошивай поздравили преподавателей, сотрудников, курсантов и студентов «Макаровки» с Днем российской науки и подробно ознакомились с мощным научно-образовательным потенциалом вуза.

Гости посетили учебный корпус ГУМРФ на Васильевском острове,

где осмотрели выставку результатов деятельности научных школ морского вуза.

В научных лабораториях сотрудники и студенты проводят исследования по широкому спектру направлений: от находящегося сегодня на пике общественного

внимания развития судоходства в Арктике до разработки технологий будущего, например безэкипажного судоходства...

Ректор Сергей Барышников рассказал о научных разработках университета, о реализации новых идей, выдвинутых учеными ГУМРФ, в том числе направленных на освоение Севморпути, развитие судоходства на внутренних водных путях, внедрение новшеств гидротехники и ряде других.

В ходе Дня российской науки состоялось подписание соглашения о сотрудничестве ГУМРФ им. адмирала Макарова с Комитетом по делам Арктики правительства Санкт-Петербурга, предусматривающего обширное взаимодействие в сфере подготовки кадров для работы в Арктической зоне.

«Макаровка» с 1945 года осуществляет подготовку высококвалифицированных специалистов для работы в Арктическом регионе. Когда-то это был Гидрографический факультет, в настоящее время — Арктический. В России — это единственный факультет, где ведется подготовка экипажей российских судов с ядерными двигателями установками. Кроме того, в этом учебном году у нас

состоялось важное событие — по инициативе ФГУП «Атомфлот» открылся первый в мире Центр морских арктических компетенций. Здесь будет осуществляться подготовка, повышение квалификации и переподготовка персонала с применением дистанционных программ, тренажерная подготовка, обучение специалистов вторым профессиям. Уверен, что будут реализованы и новые интересные проекты, ближайшим из которых является участие ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в мероприятиях V Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» в качестве одной из площадок форума — прокомментировал ректор, профессор Сергей Барышников.

Глава Минтранса по результатам визита отметил, что Морской университет по многим показателям является лучшим в транспортной отрасли, и пожелал «Макаровке» новых успехов. В свою очередь, Александр Беглов, обращаясь к студентам и курсантам, призвал их обратить внимание на секреты профессионального успеха выпускников вуза, пожелав ребятам применять опыт старших коллег, дерзать и не сдаваться.

У НЕВСКОГО ПЯТАЧКА ПОСТРОЯТ ПРИЧАЛ

Строительство причала для пассажирских судов у Невской Дубровки (Ленинградская область) начнется в мае 2019 года.

Причал будет расположен в районе так называемого Невского пяточка — плацдарма на левом (восточном) берегу Невы напротив поселка Невская Дубровка, захваченного и удерживаемого советскими войсками Ленинградского фронта в ходе битвы за Ленинград с сентября 1941-го по апрель 1942-го и с сентября 1942-го по февраль 1943-го годов. С этого места советские войска шли на прорыв Блокады Ленинграда. Несмотря на то, что все попытки расширить плацдарм и развить наступление закончились неудачно, Невский пяточек стал одним из символов мужества, героизма и самопожертвования советских воинов.

Невский пяточек находился приблизительно в 12 километрах вниз по течению реки от Ладожско-

го озера. Мемориальный комплекс «Невский пяточек» существует здесь с 1978 года. До конца 1980-х годов на Неве работал пассажирский причал.

Работы по проектированию нового причала начались осенью 2018 года. Расположить его планируется на правом берегу реки Невы, напротив мемориала «Героям Метростроя» — памятника, посвященного подвигам ленинградских метростроителей в годы Великой Отечественной войны, открытого в ноябре 2015 года. Памятник метростроителям установили на самом берегу, на месте, где раньше была наведена переправа.

На объекте выполнены геологические изыскания, которые подтвердили возможность устанавливать в грунт легкие сваи-палы.

Управление по транспорту Ле-

нинградской области намерено ввести причал в эксплуатацию летом текущего года, чтобы в сезон речной навигации-2019 на Невский пяточек приехали по воле туристы из Санкт-Петербурга.

Параллельно будет вестись строительство причалов в Киришах, новгородском селе Грузино и в самом Великом Новгороде. Таким образом, будет частично воссоздан исторический водный маршрут «Из варяг в греки» по реке Волхов от Старой Ладогои до Великого Новгорода.

Напомним, проект строительства сети причалов для речных судов реализуется в Ленинградской области с 2017 года. В настоящее время завершено строительство причальных сооружений в Старой Ладогге, Свирьстрое и крепости Орешек.

УВЕРЕННЫЙ КУРС

СЗП в 2018 году перевезло 5 млн тонн грузов, увеличив выручку на 21%.

Объем грузовых перевозок судами Северо-Западного пароходства в 2018 году составил 5 млн тонн. В общем объеме перевозок около 1,5 млн тонн составили перевозки новыми теплоходами СЗП — десятью судами DCV36 и семью судами RSD49 «Нева-Лидер».

За период прошлой годней навигации морскими судами DCV36 выполнено 17 рейсов с оборудованием, на внутренних водных путях России судами «река-море» выполнен 41 рейс с оборудованием.

Большую часть перевозок — около 3,8 млн тонн, или 75,5% от общего объема, — составили экспортные грузы пароходства. Основную номенклатуру экспорта составили зерновые грузы, черные и цветные металлы, уголь, лесные грузы, химические и минеральные удобрения.

Перевозки между иностранными портами составили около 1,2 млн тонн, или 23% от общего объема, показав рост 25%.

Доля импорта в общем объеме перевозок за отчетный период составила 1,5%.

Внутрироссийские перевозки за отчетный период практически не осуществлялись.

«Сделав правильный акцент в 2018 году на перевозках балансовой древесины из речных портов Северо-Запада РФ в Скандинавию, доставках рулонов стали из порта Новороссийск в порты Турции, транспортных оборудований из европейских портов для предприятий России и сопредельных государств и оптимизировав об-

ратную загрузку флота, компании удалось добиться значительного улучшения финансовых показателей по сравнению с 2017 годом. Эти меры позволили достичь повышения рейсовых результатов на 16%, что привело к росту валовой и чистой прибыли почти в 2 раза, увеличению выручки на 21%», — сообщили «Водному транспорту» в пароходстве.

Напомним, что СЗП — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. В управлении компании находится 47 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и 3 RO-RO баржи класса «река-море» суммарным дедедством около 288 тыс. тонн. Около 60% флота пароходства составляют новые суда, построенные с 2002 по 2013 год. Средний возраст флота составляет 17,5 года.

В 2018 году СЗП направило на реализацию социальных программ около 10,7 млн рублей. Основная часть средств выделена на поддержку сотрудников и их семей, медицинское обслуживание персонала, отдых и лечение сотрудников в период отпусков, материальную помощь ветеранам предприятия.



ГОРОД СУДОСТРОИТЕЛЕЙ

В Санкт-Петербурге сосредоточено примерно 80% научно-проектного потенциала российского судостроения

Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев провел в Санкт-Петербургском государственном морском техническом университете (СПбГМТУ) совещание по подготовке кадров для судостроительной отрасли. Одной из тем встречи стало создание научно-образовательного центра судостроительной отрасли.

Помимо врио губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова, в совещании также приняли участие председатель совета директоров ОСК Георгий Полтавченко, президент ОСК Алексей Рахманов, ректор СПбГМТУ Глеб Туричин, а также главком ВМФ Владимир Королев.

По данным городской администрации, в настоящее время в Санкт-Петербурге сосредото-

чено примерно 30% объема производства в этой отрасли, 80% научно-проектного потенциала российского судостроения. С учетом подрядных организаций число занятых в отрасли превышает 50 тыс. человек.

Участники заседания обсудили ход выполнения поручений и указаний президента РФ о повышении качества подготовки инженерных кадров для кораблестроительных

и судостроительных предприятий России, а также о создании на базе вуза научно-образовательного центра.

В своем выступлении действующий губернатор отметил, что наука и технологии выступают важнейшим инструментом в обеспечении безопасности и конкурентоспособности России, прорывного научно-технологического и социально-экономического развития

страны, ее готовности к вызовам времени. Он подчеркнул, что Санкт-Петербург занимает одну из лидирующих позиций в сфере судостроения в России. В городе сосредоточено примерно 30% объема производства в этой отрасли, 80% научно-проектного потенциала российского судостроения. Структура кластера судостроения включает 43 предприятия и организации. С учетом проектных организаций, приборостроительных, машиностроительных предприятий, производящих судовое оборудование, обеспечивается занятость более 50 тысяч человек.

Глава города отметил, что судостроение требует высокого уровня знаний по физике и математике, развитого проектного мышления. Он сообщил, что в Петербурге ведется работа по построению вертикально-интегрированной системы «Школа — среднее профессиональное образование — вуз — предприятие». «С учетом задач научно-образовательных центров, определенных национальным проектом «Наука», Санкт-Петербург будет принимать участие в создании необходимых условий для молодых исследователей. В том числе путем предоставления грантовой поддержки», — сказал Александр Беглов.

Будущих студентов ведущих вузов технического профиля готовят Президентский лицей и Губернаторский физико-математический лицей. В городе на Неве

открыта Академия цифровых технологий, которая работает по образовательным направлениям детских технопарков, создается инженерно-технологическая школа. Глава города предложил ректору Морского технического университета Глебу Туричину взять под свой патронат две-три петербургские школы, где могли бы воспитывать будущих корабелов.

В Санкт-Петербурге — морской столице России расположено более 20 научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций, осуществляющих деятельность в области судостроения, и 3 профильных вуза, ведущих подготовку специалистов (Санкт-Петербургский государственный морской технический университет, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Российский государственный гидрометеорологический университет). Более 15 вузов реализуют подготовку кадров по направлениям, сопутствующим отрасли судостроения, таким как радиотехника, приборостроение, информационные системы и технологии и другим.

По результатам мониторинга качества подготовки кадров среднего звена за 2018 год в ТОП-500 по Российской Федерации вошли 22 образовательные организации, расположенные на территории Санкт-Петербурга.



НЕАТОМНАЯ «ОБЬ» ДЛЯ АТОМФЛОТА

Строящийся на Выборгском судостроительном заводе ледокол «Обь» будет сдан в мае 2019 года. На сегодняшний день судно готово на 90%. Сейчас идут достроечные работы, ведется затяжка кабеля, наладка оборудования. На ходовые испытания ледокол выйдет в апреле 2019 года.



Портовый ледокол мощностью около 12 МВт с инновационной системой движения будет обеспечивать навигацию танкеров со сжиженным природным газом (СПГ) на подходном канале и в акватории порта Сабетта на полуострове Ямал.

Отличительной чертой судна является инновационный движительный комплекс, состоящий из четырех винто-рулевых колонок мощностью около 3 МВт каждая. Винто-рулевые колонки расположены попарно в носу и корме судна, что дает возможность максимально эффективной работы во льду как кормой, так и носом, маневрирования и выполнения специальных задач в акватории порта Сабетта.

Длина ледокола составляет 84,3 м, ширина — 21,3 м, осадка — 6,5 м, дедейт с учетом перевозимого груза при максимальной осадке — не менее 2 тыс. тонн. Ледоходимость судна составляет 1,5 метра.

Владелец судна — госпредприятие «Атомфлот» корпорации «Росатомфлот». Ледокол «Обь» проекта Aker ARC124 был заложен в сентябре 2016 года, спущен на воду в июне 2018 года.

«Обь» — это первый неатомный ледокол в составе корпорации «Росатомфлот».

«СДЕЛАНО В ПЕТЕРБУРГЕ»

Названы лауреаты почетного знака «Сделано в Петербурге». Средне-Невский судостроительный завод признан лучшим в номинации «За существенный вклад в инновационную деятельность».

Почетный знак «Сделано в Петербурге» был учрежден в 2018 году. Новая городская награда присуждается предприятиям за особые заслуги в развитии промышленного потенциала и продвижение продукции на внутренние рынки. Такое же поощрение предусмотрено и для журналистов за популяризацию промышленности в российских и иностранных СМИ.

«За существенный вклад в модернизацию и расширение производства» награду получили также Адмиралтейские верфи и Обуховский завод.

Церемония награждения пройдет до конца марта.



ВОЕННАЯ КАФЕДРА СТАНЕТ ЦЕНТРОМ

В ближайшее время ожидается реформирование военной кафедры Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

На ее основе будет создан военный учебный центр. Предполагается, что в результате реформы военный учебный центр позволит реализовывать три программы военного обучения: подготовку офицеров, матросов и старшин запаса. Планируется подготовка кадровых офицеров.

Как сообщил ректор университета Сергей Барышников, подготовка военных кадров осуществлялась в «Макаровке» до 2008 года. За этот период было подготовлено более 23 300 офицеров. В 2008 году военная кафедра была упразднена. Для ее восстановления университету пришлось проделать огромную работу.

Открытие военной кафедры в «Макаровке» стало возможным при поддержке Морской коллегии при Правительстве РФ, полномочного представителя президента РФ в СЗФО, министра транспорта РФ, гу-

бернатора и Законодательного собрания Санкт-Петербурга, Архангельской области, членов Совета Федерации и депутатов Государственной думы.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 13.12.2017 г. № 2790-р в ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова» военная кафедра вновь открыта. Начальником военной кафедры назначен кандидат военных наук капитан 1-го ранга Алексей Алексеев.

С 1 сентября 2018 года студенты и курсанты, обучающиеся по очной форме обучения, приступили к подготовке по программам офицеров и матросов запаса.

Военная кафедра дает обучающимся дополнительное образование (освоение военно-учебной специальности), возможность пройти военную службу по контракту. Обучение на военной кафедре засчитывается в срок военной службы.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВЕКТОР МОРСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и Морской университет Щецина (Польша) получили грант программы Erasmus+ (Эразмус Плюс). Впервые в истории многолетнего сотрудничества два вуза выиграли грант программы — возможность семестрового студенческого обмена по специальности «Судовождение».

Erasmus+ — программа Европейского союза, одним из основных направлений которой является поддержка академической мобильности студентов и преподавателей.

Победителем конкурса на получение гранта стал курсант третьего курса факультета навигации и связи Института «Морская академия» Антон Трифионов. Курсант «Макаровки» начнет обучение в Морском университете Щецина с февраля 2019 года.

«Сегодня, когда международные отношения переживают непростые времена, образование и наука являются теми областями международного сотрудничества, в которых гуманистические ценности преобладают над политическими установками. Совместное участие и победа российского и польского морских вузов в международном конкурсе является хорошим примером такого сотрудничества.

Уверен, что наш курсант достойно представит университет за рубежом и получит прекрасный опыт стажировки в одном из ведущих морских вузов Европы, которым является Морской университет Щецина», — прокомментировал ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, профессор Сергей Барышников.

Морское образование XXI века невозможно без международного взаимодействия, так как более 70% экипажей современного мирового флота являются многонациональ-



ными. ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова ведет успешную работу по реализации международного сотрудничества.

ЧТО ПЕРВИЧНО — КАДРЫ ИЛИ ТЕХНИКА?

Иван Костылев, д.т.н., профессор ГУМРФ им. адм. С.О.Макарова

Ответ, на наш взгляд, должен быть однозначным — кадры. Современное развитие судоходства во многом ориентировано на реструктуризацию грузовой базы, отработку наиболее эффективных логистических цепочек. При этом повсюду определяющим будет кадровый потенциал.

Проблематика экономического вектора и требования экологической безопасности всегда были важными составляющими морской индустрии, но в настоящее время и на ближайшую перспективу исключительно важным становится вопрос защиты окружающей среды в процессе эксплуатации судов. Это, прежде всего, сокращение вредных выбросов с отработанными газами судовых установок, обработка балластной воды и другие возможные вредные влияния воздытия флота.

Повышение уровня энергооборуженности современных судов, активное строительство специализированного флота, внедрение альтернативных видов топлива, включая сжиженный природный газ, предполагает необходимость качественного роста квалификации членов экипажа. Многолетний положительный опыт работы по кадровой обеспеченности показывает, что нужен упреждающий подход. К сожалению, с упреждением, видимо, уже не получилось. Выручают зарубежные центры подготовки комсостава, но придать требуемый импульс в отечественной практике все-таки реально — при объединении усилий системы образования и потенциальных потребителей кадров.

Обеспечение безопасности мореплавания и эффективности эксплуатации морских судов остается приоритетным и актуальным. В связи с этим международное сообщество предпринимало и предпринимает активные попытки повысить уровень безопасности мореплавания, включая защиту человеческой жизни, здоровья, а также морской окружающей среды и имущества (судов, грузов) путем принятия соответствующих конвенций и резолюций. В документах регламентируются технические требования к материалам, технологиям, оборудованию, условиям эксплуатации судовых технических средств и конструкций.

Вместе с тем уделяется большое внимание и использованию тренажеров, различных модельных курсов для обучения специалистов с целью приобретения ими соответствующих знаний, компетенций и навыков работы. Кроме того, используются объективные методы оценки рисков и принимаются меры по предотвращению рисков или снижению убытков от их наступления.

Аварии и происшествия, вызванные человеческим фактором, происходят из-за недовольного знания специалистами объектов своего заведования, правил технической эксплуатации, низкого уровня общей и профес-

сиональной подготовки, низкой дисциплины и безответственности, неумения работать в команде.

Мы каждые пять лет внедряем новые образовательные стандарты, подробно расписываем компетенции, которыми должен обладать выпускник, и критерии их оценки. Разрабатываемые профессиональные стандарты, компетентностный подход при подготовке нового образовательного стандарта предполагают повышение уровня подготовки выпускников. Однако качество молодых специалистов в общей массе не улучшается, а по оценке работодателей и морских специалистов с большим стажем работы, даже ухудшается. Нередки случаи, когда выпускники морских специальностей не соответствуют требованиям времени для работы на современных судах. Необходимо разобраться в причинах сложившегося положения дел.

Применительно к образовательной деятельности под качеством выпускника следует понимать степень его соответствия требованиям нормативных документов (ФГОС, Образовательной программы, Закона об образовании и др.), требованиям самих выпускников и требованиям работодателей как основных потребителей результатов образовательной деятельности.

Качество выпускников любого университета в первую очередь зависит от качества подготовки зачисленных на 1-й курс, квалификации преподавательского состава. Отобрать среди абитуриентов тех, кто имеет достаточный уровень подготовки для освоения образовательной программы, возможно лишь при условии наличия конкурса между абитуриентами. Конкурс, в свою очередь, зависит от привлекательности университета для выпускников школ и колледжей. Привлекательность университета в целом и конкретных специальностей, в частности, во многом определяется востребованностью выпускников вуза и уровнем заработной платы, на которую они могут рассчитывать, выходя на рынок труда.

С другой стороны, чем выше качество подготовки специалистов, тем лучше репутация вуза у работодателей и, следовательно, лучше перспективы трудоустройства выпускников.

Следовательно, усилия образовательного учреждения должны быть направлены на улучшение качества подготовки специалистов, повышение привлекательности вуза для абитуриентов и повышение удовлетворенности работодателей качеством выпускников.

В условиях конкуренции между вузами процесс управления рисками должен стать частью управленческой работы наряду с управлением образовательным процессом, научной деятельностью, финансами и т.д. Последняя версия ГОСТ Р ИСО 9001-2015 требует от организации не только определить процессы, необходимые для системы менеджмента



качества, но и идентифицировать риски в этих процессах и осуществлять управление рисками. Следовательно, образовательные учреждения, на стадии подготовки к сертификации своей системы менеджмента качества по стандарту ИСО, должны определить риски в процессах образовательной деятельности, произвести их оценку и разработать меры, пропорциональные возможному влиянию рисков на соответствие образовательной деятельности установленным требованиям.

Методология управления рисками широко применяется в различных областях деятельности. В зависимости от сферы ее применения понятийный аппарат несколько различается. На сегодняшний день общепризнанный теоретический подход к проблеме управления рисками в сфере образования не существует, различаются также определения терминов. В этом направлении следует провести специальную исследовательскую работу с привлечением заинтересованных сторон.



ПО ГЛАВНОЙ ВОДНОЙ АРТЕРИИ РОССИИ

Экспедиция «Плавучий университет Волжского бассейна» провела химические, биологические и гидрологические исследования



Более тысячи километров по Волге, Суре и малым рекам прошла в этом году экспедиция «Плавучий университет Волжского бассейна». Уже третий год участники этого научно-образовательного проекта — студенты, ученые, экологи и журналисты — следят за состоянием крупнейшей реки Европы.

Волгу перегородил каскад рукотворных морей, она стала источником дешевой энергии, транспортной артерией, но заплатила за это высокую цену — деятельность людей сделала ее водохранилища, в том числе Горьковское и Чебоксарское, рассадником сине-зеленых водорослей, опасных для человека и самой реки.

ВОДА ЖИВАЯ ИЛИ МЕРТВАЯ?

Комплексный подход к изучению состояния Волги — не просто красивые слова. Многоуровневый мониторинг ведут ученые из Института прикладной физики РАН, экологи из Волжского государственного университета водного транспорта, биологи из ННГУ имени Н.И. Лобачевского, гидрологи из МГУ имени М.В. Ломоносова, географы из НГПУ имени Козьмы Минина и регионального отделения Русского географического общества. Качество воды по гидрохимическим показателям оценивается как умеренно-загрязненное. Периодически фиксируется превышение содержания нефтепродуктов на некоторых участках маршрута, но о катастрофе говорить не приходится. Малые

реки, питающие Волгу, леса, растущие у ее истоков, — вот то наследие, которое не даст Волге погибнуть, — к такому выводу пришли участники экспедиции.

ВСЕЛЕНЦЫ ПОЛЕЗНЫЕ И НЕ ОЧЕНЬ

Исследователи-экологи из ННГУ имени Н.И. Лобачевского анализировали воду не по химическим, а по биологическим показателям. Аспирант Дмитрий Гаврилко руководствуется в своих исследованиях принципом нижегородского ученого-биолога XIX века Карла Рулье, согласно которому самое интересное для изучения находится в «родном болотце в трех вершках от дома». И действительно, в ходе экспедиции 2017 года Дмитрий со своими коллегами обнаружил «около дома», в реке Керженец, североамериканскую коловратку — вид-вселенец, оказавшийся на Европейском континенте благодаря балластным водам судов. Из реки Керженец коловратка попадает в Чебоксарское водохранилище, а есть ли она в других притоках, например, в Суре? Этот вопрос заинтересовал ученых ННГУ в ходе второго рейса экспедиции этого года.

«В прибрежных зарослях мы отбирали большое количество проб зоопланктона, искали новые виды. Так, в прошлом году мы нашли рачка Алену карельскую, которую никто не фиксировал в Нижегородской области. Обычно она обитает в Северо-Восточной Европе и на Таймыре, — пояснил Дмитрий Гаврилко. — Но исследования дадут результаты только к зиме, таковы особенности нашей работы. Для экосистемы вод Волжского бассейна очень велико значение этих видов зоопланктона: они являются кормом для рыб, а некоторые еще очищают, фильтруют воду. Загрязнение скажется на них: где грязно, они погибают. В Оке таких рачков очень мало — они не справляются. Там преобладают коловратки, некоторые из которых являются показателем грязных вод».

НА ПОЛЬЗУ ГОРОДУ

Уже третий год студенты специальности «Техносферная безопасность» второго-четвертого курсов ВГУВТ занимаются анализом проб воды на химические показатели, перенимают опыт у своих старших коллег.

Начало, окончание на стр. 8

ПРОДОВОЛЬСТВИЕ ОТПРАВЯТ ПО ВОДЕ

Депутаты Законодательного собрания Нижегородской области приняли решение направить обращение к министру сельского хозяйства РФ Дмитрию Патрушеву. Они предложили включить в состав субсидируемых затрат российских организаций расходы на транспортировку сельскохозяйственной и продовольственной продукции водным транспортом.

В частности, речь идет о речных и морских судах, а также судах смешанного плавания, построенных российскими судостроительными организациями, с правом плавания под флагом Российской Федерации.

Инициатива обращения принадлежит заместителю председателя Комитета Законодательного собрания по транспорту и дорожному хозяйству Василию Суханову. По мнению членов профильного комитета, предлагаемое нововведение приведет к положительному эффекту в экономике.

«Нам нужно развивать отечественное судостроение, и для Нижегородской области это, безусловно, актуально. Поэтому очень важно, что предлагается субсидировать только затраты на транспортировку судами, построенными российскими судостроительными организациями», — отметил председатель Законодательного собрания Нижегородской области Евгений Лебедев.

Губернатор Нижегородской области Глеб Никитин поддержал инициативу Заксобрания. «Это очень хорошая идея, которая позволит проработать возможность организации перевозок сельхозпродукции водным транспортом. У нас есть Волга и Ока, развитая судостроительная промышленность и сильный аграрный сектор. Мы ставим перед собой масштабные задачи по увеличению экспорта сельскохозяйственной продукции, и в этом деле востребованы все меры поддержки», — отметил Глеб Никитин.

В настоящее время разработан проект «Дорожной карты» по реализации водного маршрута «Нижний Новгород — Городец» с использованием речного пассажирского судна на подводных крыльях «Валдай 45Р». Рассмотрена финансовая модель по осуществлению речных перевозок пассажиров с возможностью компенсации затрат перевозчику за счет средств областного бюджета.

Министр сельского хозяйства Дмитрий Патрушев во время встречи с президентом Владимиром Путиным дал предварительный прогноз по урожаю и экспорту зерна в 2019 году. Стенограмма разговора опубликована на сайте Кремля.

«Мы можем говорить о том, что в 2019 году с учетом тех предпосылок, которые заложены, порядка 108–110 млн т мы, наверное, иметь будем. В том числе мы планируем собрать порядка 67 млн т пшеницы», — сообщил Патрушев.



ФЛОТУ НУЖНЫ БАЗЫ ВОЗРОДИТЬ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Базы пассажирского флота для стоянки экскурсионных и прогулочных судов в межнавигационный период планируют создать у Северного и Южного речных вокзалов в Москве.



Организация пунктов отстоя будет осуществляться в строгом соответствии с действующим законодательством, предусматривающим обязательное выполнение требований

пожарной безопасности на судах, включая организацию караванной службы, наличие дежурного судна и специализированных пожарных установок, а также оборудование пожарных подъездов.

В связи с активным процессом развития прибрежных территорий в черте города остается все меньше мест для организации пунктов отстоя пассажирского флота. Но Москва идет навстречу судоходным компаниям и готова организовать пункты отстоя.

Необходимая емкость баз пассажирского флота будет определяться после обсуждения вопроса с участием всех заинтересованных организаций, в первую очередь — судовладельцев.

Перед началом летней навигации Дирекция Московского транспортного узла намерена провести обследование всех существующих мест отстоя судов в городе. Это необходимо для того, чтобы оценить реальную потребность судовладельцев в новых базах. Эти данные также будут учитываться при создании пунктов отстоя у Северного и Южного речных вокзалов.

Губернатор Пензенской области Иван Белозерцев готов выделить средства на возрождение речного транспорта. По мнению губернатора, вложения в речной транспорт окупятся довольно быстро.

Вопрос возрождения речного транспорта в регионе обсуждался на заседании градостроительного совета. Уже более шести лет в Пензе не существует речного пассажирского транспорта, хотя раньше прогулки по Суре были довольно популярны. Снабержной у «Ростка», где располагалась пристань, катера и теплоходы отправлялись по маршрутам, один из них был из центра города до Барковки и обратно.

По мнению губернатора, даже если инвесторов не заинтересует проект, город на Суре обзаведется своими мини-судами. «Одна из пи-

терских фирм, как мне сказали, выпускает эти трамвайчики, которые в Москве закупили. Если нет, то я закуплю за бюджетные средства и организуем все равно курсирование этих трамвайчиков», — пообещал Иван Белозерцев.

«Здесь глубина будет позволять пришвартоваться, причалить каким-то нашим водным трамвайчикам, чтобы обеспечить связь и транспортировку пассажиров по воде», — пояснил глава администрации г. Пензы Виктор Кувайцев.

К маю в Пензе должны появиться несколько пристаней.

ПО ГЛАВНОЙ ВОДНОЙ АРТЕРИИ РОССИИ



Окончание, начало на стр. 7

Зная об участившихся случаях появления нефтяных пятен в районе Сормовской нефтебазы и Борского моста, студенты Вероника Глухова, Анжелика Носова и Виктория Золкина под руководством ученых Станислава Ермакова, Егора Чебана и Марии Смирновой проанализировали возможность дистанционного наблюдения за поверхностью реки с помощью новейших технологий распознавания пятен нефти. Это может стать первым шагом к созданию современной системы мониторинга загрязнений водных объектов Нижнего Новгорода, которая позволит своевременно оповещать контрольно-надзорные органы и организации, обеспечивающие ликвидацию разливов нефти, оперативно выявлять реальных виновников загрязнения. Это исследование получило признание, заняв первое место в конкурсе студенческих работ «Экология.

Проблемы и решения», который проводится Законодательным собранием Нижегородской области совместно с Нижегородским отделением Всероссийского общества охраны природы.

ГУМАНИТАРНЫЕ СМЫСЛЫ

От Городца до Нижнего Новгорода река течет естественным образом. Сразу после начинается зона Чебоксарского водохранилища. Отсюда, с берега села Великий Враг (название произошло от слова «овраг»), видно, как человек изменил Волгу. «Здесь находится уникальное Великовражское геологическое обнажение, где перед человеческим взором открыты тайны Земли, сложные процессы, происходившие на протяжении многих миллионов лет, — рассказал нижегородский тележурналист Юрий Немцов. — Отсюда начинали двигаться русские поселенцы вниз по Волге и на восток, осваивая новые

территории. Река стала осью, вектором развития русской нации и государства Российского. Неподалеку — Казанский тракт, по которому Александр Пушкин ездил изучать историю Пугачевского восстания, положенного в основу повести «Капитанская дочка». Рядом, в селе Зимунки, писал романы Алексей Толстой, а в селе Кадницы рождались трудовые династии волгарей — лоцманов и капитанов. И наконец, Макарьевский монастырь — там несколько веков назад шумела крупнейшая в России ярмарка, перевезенная затем в Нижний Новгород». Именно фильмы Юрия Немцова и главного режиссера ННТВ Альберта Мардашова «Как себя чувствуешь, Волга?» (12+) и «Настоящая Волга» (12+) стали важнейшей гуманитарной составляющей проекта, рассказали об экспедициях «Плавучего университета» 2016–2017 годов, передали красоту великой реки.

МОИ ПЛАВУЧИЕ УНИВЕРСИТЕТЫ

И это лишь фрагменты, параллелюстраций той большой и важной работы, которая ведется сотрудниками «Плавучего университета». Экологическое равновесие рек и водохранилищ, в том числе проблема сине-зеленых водорослей, — сложная научная задача, требующая привлечения ученых совершенно разных, иногда неожиданных специальностей. Проект «Плавучий университет Волжского бассейна» как раз позволил объединить усилия разных научных школ и получить новые и уникальные результаты.

В этом году состоялись уже три рейса экспедиции. Буквально за несколько дней об экологии, воде, Волге можно узнать больше, чем



за всю жизнь. Когда раскаленные от жары железные легкие и ребра теплохода «Петр Андрианов» несут экипаж и научных пассажиров по могучей реке жизни, понимаешь и принимаешь то, что все мы в космическом масштабе — не

более чем Североамериканские коловратки и Алены карельские. Планктон, пожирающий одно и выделяющий другое. Надеюсь, все мы отдадим вселенной что-то хорошее в благодарность за эти солнечные дни!



КОММЕНТАРИИ СПЕЦИАЛИСТОВ

Станислав Ермаков, научный руководитель экспедиции, доктор физико-математических наук (ИПФ РАН, ВГУВТ):

Итогом экспедиции этого года стали новые исследования характеристик вод Волги и Оки, а также расширение ареала работ — экспедиция вышла за границы Нижегородской и Ивановской областей, перейдя в Костромскую область (реки Унжа и Немда) и Республику Марий Эл (река Сура). Планы на будущее просты — продолжим борьбу за чистоту Волги, она жива, но не спасена!

Андрей Корнев, проректор ВГУВТ по научной работе, кандидат технических наук:

Объем исследований год от года растет, количество характеристик бассейна воды, которые мы рассматриваем, увеличивается. С использованием такой базы данных можно уже выносить достаточно надежные научные суждения о состоянии вод Волжского бассейна. Подрастающее поколение экологов и гидрологов познакомилось на практике со спецификой профессии.





ОДИННАДЦАТЬ СУХОГРУЗОВ

проекта RSD59 построит завод «Красное Сормово» до конца 2021 года для компании «Пола Райз» по лизинговой программе ГТЛК.

Завод «Красное Сормово» продолжит строительство сухогрузов проекта RSD59 для «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК). Нижегородская судостроительная компания победила в открытом конкурсе на строительство одиннадцати судов до конца 2021 года.

Новая серия будет построена в течение трех лет. Три сухогруза проекта RSD59 необходимо сдать до декабря 2019 года, четыре судна — до конца 2020 года и еще четыре — до конца 2021 года.

Источники финансирования строительства судов — субсидия федерального бюджета и собственные средства ГТЛК.

Напомним, проект RSD59 считается принципиально новым для России. Суда класса «река-море» спроектированы «Морским инженерным бюро — Дизайн СПб». Как

ранее отмечали в ОСК, сухогрузы RSD59 лучше других подобных проектов по маневренным и ходовым характеристикам.

Это уже третья серия сухогрузных теплоходов проекта RSD59 для ГТЛК, которую построит «Красное Сормово». Строительство первой серии из пяти сухогрузных теплоходов завершено в октябре 2018 года, вторая — из четырех сухогрузов — в процессе производства.

Для компании «Пола Райз», нижегородская верфь третий год строит подобные сухогрузы.

Теплоход проекта RSD59 — самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными ВРК, морского и смешанного «река-море» плавания «Волго-Дон макс»-класса.

Судно предназначено для пе-

ревозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

«Красное Сормово» имеет существенный опыт в строительстве сухогрузов проекта RSD59. В процессе производства серии

из пяти судов в 2018 году для ГТЛК и компании «Пола Райз» мы значительно усовершенствовали проект — увеличили его грузоподъемность по сравнению с головным судном более чем на 600 тонн. Благодаря этому проект стал еще более совершенным, — прокомментировал контракт генеральный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин.



«КОМЕТЫ» НА ЭКСПОРТ



Концерн «Калашников» ведет переговоры с компаниями Азии и Ближнего Востока о поставках судов «Комета 120М».

Высокий интерес к проекту проявляют средиземноморские компании и бизнесмены из Юго-Восточной Азии. Суда на подводных крыльях эффективны для быстрого перемещения между морскими островами.

Первая «Комета 120М» построенная на заводе «Вымпел» в Рыбинске, в октябре 2017 года отправилась на испытания и достройку в Крым. Судно начало регулярные рейсы из Севастополя в Ялту и обратно 1 августа 2018 года.

Вместимость — 120 пассажиров, экипаж — пять человек. Скорость судна достигает 35 узлов (около 65 км/ч).

«ВЫМПЕЛ» ОБУСТРОИТ ЮЖНУЮ СДАТОЧНУЮ БАЗУ

Рыбинский судостроительный завод «Вымпел» получил в аренду здания и помещения, находящиеся на балансе Севастополя. Имущество передается в аренду сроком на 49 лет без проведения торгов. Планируется, что на новой промышленной площадке будет создана Южная сдаточная база рыбинского предприятия.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, в ноябре 2017 года «Вымпел» приступил к достройке пассажирского судна-катаера на подводных крыльях нового поколения «Комета 120М» на площадке севастопольского судоремонтного завода «Персей» (Южная бухта). В прошлом году «Комета» начала регулярные перевозки по маршруту Севастополь — Ялта — Севастополь. По итогам августа «Комета» перевезла 12 772 пассажира. Всего было выполнено 112 рейсов. Средняя загрузка по всем рейсам составила 99%. По маршрутам Севастополь — Ялта и Ялта — Севастополь пассажиропоток распределился практически поровну: 6 410 и 6 362 пассажиров соответственно.



НАВАШИНСКИЙ ПАТЕНТ

Судостроители предлагают универсальные понтонные комплексы

Окская судостроительная верфь в январе 2019 года получила патент на современный понтонный комплекс ПТК-2, спроектированный для нужд гражданских заказчиков, отличающийся повышенной надежностью и длительным сроком эксплуатации. Комплекс полностью соответствует требованиям Российского Речного Регистра.

Строительство мобильных мостовых переправ — одно из приоритетных направлений работы Окской судостроительной верфи. Проведенная на предприятии модернизация производственного комплекса позволяет выпускать современную продукцию высокого качества. Продукция верфи востребована предприятиями нефтегазовой отрасли, спасательными службами, администрациями регионов, в которых необходимо обеспечить переправы в сложных условиях.

Уникальность созданной специалистами Окской судостроительной верфи разработки заключается в особой конструкции стыковых устройств, гарантирующих безотказное соединение даже в экстремальных условиях эксплуатации. Инженеры предприятия нашли принципиально

новое решение для стыковочного механизма на основе винтовой передачи. В результате обеспечена беспрепятственная стыковка понтонных звеньев при любых погодных условиях.

Универсальность понтонных комплексов ПТК-2 позволяет возводить мостовые переправы любой длины для долговременного использования, а также применять их для устройства самоходных паромных переправ грузоподъемностью до 60 тонн.

В настоящее время верфь осуществляет поставку комплекса ПТК-2, предназначенного для наведения переправы

через реку Оку в Рязанской области, на стадии согласования еще несколько аналогичных проектов. Окская судостроительная верфь — современ-

ное судостроительное предприятие в составе дивизиона ВВТН международной транспортной группы UCL Holding.



ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ МОДЕРНИЗИРОВАЛА БУКСИР «НАВАШИНО»

Модернизация собственного буксира «Навашино» выполнена в рамках программы обновления основных производственных фондов.

На буксире установлены два дизельных двигателя суммарной мощностью 516 кВт. В производственном процессе буксир используется для перемещения

строющихся судов к достроечной стенке, а готовых судов — к плавающему пирсу для прохождения швартовных испытаний. Модернизация позволит повысить безопасность транспортировки судов к месту передачи заказчику и значительно сократить время буксировки.

Объем инвестиций в проект — 9 млн рублей.



БУНКЕРОВЩИКИ НА СТУДЕНЧЕСКОЙ СКАМЬЕ

Центр конвенционной подготовки и дополнительного профессионального образования Московской государственной академии водного транспорта совместно с кафедрой коммерческой эксплуатации, логистики и ВЭС по запросу ООО «РН-Бункер» разработали программу повышения квалификации «Основы бункеровочного бизнеса: организационно-технические, коммерческие и логистические аспекты».

Теоретическая часть программы охватывала все аспекты проведения бункеровочных операций. Кроме того, в ходе обучения предусмотрены обсуждения функций классификационных обществ, администраций морских портов и администрации бассейнов внутренних водных путей по обеспечению безопасности судоходства, соблюдению требований международного и российского законодательства по безопасности человеческой жизни на море и предотвращению загрязнения окружающей среды.

Особое внимание было уделено современным тенденциям перехода флота на газомоторное

топливо, внедрению Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения, требованиям Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL 73/78) и другим международным и российским нормативным правовым актам.

Помимо указанных занятий было организовано практическое занятие на борту учебно-тренажерного судна МГАВТ-1 «В.С. Удачин».

За два месяца занятий повышение квалификации прошли две группы по 10 специалистов ООО «РН-Бункер».

Центр конвенционной под-

готовки и ДПО Московского филиала ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова функционирует с 1 января 2018 года на базе факультета ДПО. Он проводит переподготовку и повышение квалификации работников с высшим образованием и средним профессиональным образованием, руководящих работников и специалистов по профилю основных образовательных программ, в том числе по программам подготовки членов экипажей судов в соответствии с российскими и международными требованиями.

Повышение квалификации и переподготовка ведутся по более чем 40 программам. У академии имеются 33 учебные лаборатории,

14 основных тренажерных комплексов, 15 компьютерных классов, центр технических средств обучения. Для тренажерной подготовки академия имеет весь комплекс тренажеров по подготовке судоводителей, судомехаников и электромехаников в соответствии с требованиями ИМО.

Предметом деятельности московского филиала ГУМРФ является реализация образовательных программ общего и профессионального образования, дополнительных образовательных программ, проведение научных исследований и разработок, использование инновационных методов в образовательном процессе.

ВСТРЕЧА РАБОТОДАТЕЛЕЙ С КУРСАНТАМИ

Встреча работодателей — выпускников Московской государственной академии водного транспорта с курсантами, обучающимися по специальностям подготовки членов экипажей морских судов, прошла 5 февраля 2019 года в вузе.

В ходе мероприятия учащиеся познакомились с судовыми компаниями и их требованиями по прохождению плавательных практик. Так, во встрече принимали участие ведущие предприятия транспортной отрасли — ООО «МРП-Танкер», ООО «Интэк Шиппинг», ООО «СК Фили», ФГБУ «Морспасслужба», ООО «БКС Маршип», ООО «СК Морвенна», ОАО «Мостурфлот», ООО «СК АРК», ООО «Речфлот».

ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ТРУДА

Енисейское речное пароходство (ЕРП) в 2018 году направило на охрану труда более 115 млн руб.



На основании стандартов, разработанных департаментом промышленной безопасности ПАО «ГМК «Норильский никель», в 2018 году на

всех предприятиях Енисейского речного пароходства завершено внедрение основных разработанных положений «Работа на высоте», «Порядок организации

работ повышенной опасности», «Взаимодействие транспорта и пешеходов», «Обеспечение средствами индивидуальной защиты», «Изоляция источни-

ков энергии», «Расследование происшествий» и др». На стадии внедрения сегодня такие важные положения, как «Работа с подрядными организациями» и «Требования к организации и проведению демаркации опасных зон и визуализации рабочего пространства».

«Это относительно новое и трудоемкое положение, которое в свою очередь поможет визуализировать опасные зоны, тем самым дополнительно привлечь внимание сотрудников с целью недопущения получения травм», — поясняет Юрий Леонов, начальник службы охраны труда, пожарной безопасности и экологии АО «Енисейское речное пароходство». Помимо внедрения стандартов, на предприятиях общества (Ермолаевская РЭБ, Подтесовская РЭБ флота и Красноярский судоремонтный центр) завершена паспортизация рабочих мест и специальная оценка условий труда.

В 2018 году в ЕРП прошли плановые проверки Госинспекции труда и Роспотребнадзора. По результатам проверок основная часть замечания была устранена, по остальным разработаны планы мероприятий по их устранению, которые сегодня находятся в стадии реализации.

Из нововведений на предприятиях внедрены так называемые «Доски решения проблем», где любой работник может разместить информацию или обращение по конкретной производственной проблеме и получить ответ от руководителя. Следующим шагом планируется внедрить «Предсменные экзаменаторы» — это интерактивные

стойки в цехах, где размещен ряд специализированных вопросов, на которые при принятии смены должен ответить работник. На первоначальном этапе предполагается экзаменовать судокорпусников и электросварщиков.

Продолжается работа, направленная на повышение ответственности руководящего состава всех степеней за обеспечение на должном уровне охраны труда, недопущения случаев травмирования работников предприятий. «Сегодня в ЕРП создан и работает совет по охране труда и промышленной безопасности», — говорит Юрий Леонов, здесь мы решаем вопросы, связанные с охраной труда, промышленной безопасностью на предприятиях, профилактикой производственного травматизма, профзаболеваемости, предупреждением нарушения правил по безопасности труда, обеспечения работников СИЗ, созданию здоровых и безопасных условий труда и многие другие».

Для реализации мероприятий по охране труда Енисейское речное пароходство ежегодно увеличивает финансирование. Так, в 2018 году общая сумма затрат на охрану труда составила 115,5 млн руб., из них на улучшение санитарно-бытовых условий труда, проведение медосмотров, оздоровительные мероприятия и промышленную безопасность — 80 млн руб. На приобретение средств индивидуальной защиты (спецодежда, спецобувь и др. СИЗ) для работников общества — более 28 млн руб. Это более чем в 3 раза превышает показатель 2015 года.

Енисейское речное пароходство как государственное предприятие создано в 1931 году на базе Западно-Сибирского пароходства, как акционерная компания — в 1994 году. ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн. ЕРП располагает судостроительными и судоремонтными предприятиями и рядом других структурных подразделений, которые обеспечивают полный производственный цикл деятельности компании. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ПАО «ГМК «Норильский никель». В рабочее ядро судоходной компании входит порядка 460 ед. флота.

ФЛОТ ГОТОВИТСЯ К НАВИГАЦИИ



На производственных площадках Енисейского речного пароходства идет подготовка флота к навигации 2019 года.

В этот межнавигационный период специалисты планируют отремонтировать 430 единиц рабочего ядра флота пароходства. Основной объем работ приходится на крупнейшие судоремонтные предприятия ЕРП — Подтесовскую РЭБ флота, Красноярский судоремонтный центр и Ермолаевскую РЭБ флота.

Глубоководный подтесовский затон позволяет размещать суда с большой осадкой, поэтому здесь отстает основная часть крупнотоннажного флота ЕРП. Всего в Подтесовской РЭБ

базируется более 300 судов, подготовить к навигации предстоит 199 единиц самоходного и несамоходного флота. Часть из них ремонтируется в затоне базы на льду, часть на слипе, который осуществляет подъем речных судов для дефектации и ремонта.

Кроме этого, полным ходом идут ремонтные работы на производственных площадках Красноярского судоремонтного центра. Всего судоремонтный центр с учетом работы Березовской РММ подготовит к навигации 141 судно. На Ермолаевской ремонтно-эксплу-

тационной базе идет подготовка в основном нефтеналивного флота, который ежегодно обеспечивает нефтепродуктами северные территории Красноярского края, Эвенкии и Таймыра. Это обусловлено тем, что база имеет единственный в Енисейском бассейне нефtezачистный причал, на котором зачищают суда от остатков перевезенных нефтепродуктов. Всего, по плану подготовки к навигации, Ермолаевская РЭБ должна отремонтировать и сдать в эксплуатацию 122 единицы флота различного назначения.

«ОСТАП ШЕРЕМЕТ» ВЫЙДЕТ НА ИСПЫТАНИЯ В МАРТЕ

На сдаточной базе Амурского судостроительного завода во Владивостоке продолжается подготовка второго судна снабжения для работ с полупогружными плавучими буровыми установками проекта 22420 для «Газпром флота»

Судно «Остап Шеремета» практически готово к швартовным испытаниям. В соответствии с планами, швартовные испытания начнутся в марте текущего года.

В феврале на базу прибыли представители ООО «Вартисля Восток» с тем, чтобы начать работу по ревизии главных дизелей для строящегося судна. В скором времени будет произведен их пробный запуск.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», в конце декабря прошлого года во Владивостоке состоялась церемония передачи ООО «Газпром флот» головного судна снабжения проекта 22420 «Иван Сидоренко».



«ЗАЛИВ» В 2018 ГОДУ ОТРЕМОНТИРОВАЛ 20 СУДОВ

На мощностях Керченского судостроительного завода «Залив» в 2018 году было отремонтировано 20 судов. Зафиксирован рост валового дохода на 5%, рост рентабельности достиг уровня 14,6%.

Востребованность завода «Залив» как исполнителя судоремонтных работ подтверждается ежегодным увеличением объемов судоремонтных заказов, а также ростом финансовых показателей по этому направлению, отметили на заводе.

В настоящее время в проработке специалистов маркетинга судоремонта находятся около 10 новых заказов.

ВЕСНА ДЛЯ ЖАТАЙСКОЙ СУДОВЕРФИ

Работы по строительству Жатайской судовой верфи планируется начать весной 2019 года.

Предприятие создается в рамках комплексного инвестиционного проекта «Модернизация и развитие российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей».

Завершается разработка конкурсной документации по выбору генерального подрядчика.

Строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи реализуется под эгидой Минпромторга России для обеспечения бесперебойных грузоперевозок в Ленском бассейне и Арктической зоне, в том числе через Севморпуть. Производственная мощность предусматривает ежегодное создание до десяти речных судов различных типов и назначения, модернизацию шести судов, утилизацию двух списанных судов, а также ремонт и межнавигационное обслуживание.

Ввод объекта в эксплуатацию планиру-

ется в конце 2021 года.

Жатайскую судовой верфь в 2016 году учредили Корпорация развития Якутии и Ленское объединенное речное пароходство (ЛОРП).

Это единственный промышленный проект из Якутии, включенный в государственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». В рамках его на строительство судовой верфи из федерального бюджета выделено 4,1 млрд рублей. Софинанси-

рование проекта в сумме 750 млн рублей утверждено госпрограммой республики «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2018-2022 годы». Еще 873,2 млн рублей будет привлечено из внебюджетных источников.



ГОДОМ 200-ЛЕТИЯ ОТКРЫТИЯ АНТАРКТИДЫ

предлагается объявить 2020 год в России

Барк «Крузенштерн» в 2019 году совершит рейс в Антарктиду, посвященный 200-летию открытия южного материка. Парусник пройдет по маршруту экспедиции Беллинсгаузена — Лазарева.



Южная полярная экспедиция в составе двух военных шлюпов — «Восток» (командир — Фаддей Беллинсгаузен) и «Мирный» (Михаил Лазарев) — в 1819 году направилась из Кронштадта в дальнее плавание и 28 января 1820 года открыла Антарктиду. В 1821 году корабли вернулись в Кронштадт. Они пробыли в плавании 751 день и прошли более 92 тысяч километров. Кроме Антарктиды экспедиция открыла 29 островов и один коралловый риф. Русские моряки провели научные, в том числе океанографические, исследования.

В 2019 году еще два учебных судна — барк «Седов» и фрегат «Паллада» — совершат кругосветное путешествие. Об этом сообщил председатель Движения поддержки флота (ДПФ), капитан 1-го ранга Михаил Ненашев. «Во второй половине 2019 года «Крузенштерн» планирует выход из Калининграда, «Паллада» — из Владивостока, а «Седов» — из Кронштадта», — уточнил Ненашев.

Ранее глава ДПФ сообщил, что движение выступает с предложением объявить 2020 год Годом 200-летия открытия Антарктиды. Ненашев отметил, что в связи с юбилеем стоит провести ряд памятных мероприятий, в том числе — подготовку тематических фильмов и книг, разработку

специальных интернет-проектов, открытие памятника российским первооткрывателям шестого континента в Санкт-Петербурге.

В конце января в Санкт-Петербурге в Музее истории морского флота заседание «кают-компаний», посвященное предстоящему празднованию юбилея. Гостями кают-компаний стали курсанты Арктического факультета Института «Морская академия», а выступающими — заместитель декана факультета политологии СПбГУ, кандидат политических наук Ольга Сафонова, начальник станции «Беллинсгаузен» Виктор Березин, представитель Военно-морской академии ВУНЦ ВМФ Павел Буров, президент Федерации парусного спорта Омской области Сергей Шербаков, директор по учебной работе АНО ДО «СПб Практическая мореходная школа» Сергей Тимошков.

Ректор ГУМРФ имени адмирала Макарова Сергей Барышников в приветственном слове отметил, что еще Степан Осипович Макаров в свое время говорил о необходимости построить специальный мощный ледокол для освоения Арктики. Сейчас у России есть и ледоколы, и Северный морской путь, перспективный для развития в интересах страны, но где особенно важно сохранять экологическое равновесие. В университете налажена серьезная подготовка и переподготовка кадров для плавания в высоких арктических широтах, в том числе, атомного ледокольного флота. В октябре открылся учрежденный совместно с Росатомом Центр морских арктических компетенций. Также стоит напомнить, что в педагогиче-

ских традициях «Макаровки» образовательная функция всегда были органично соединена с воспитательной.

В настоящее время сформирован оргкомитет по подготовке и проведению в 2019–2020 годах кругосветной экспедиции учебно-парусных судов Росрыболовства, посвященной 200-летию открытия Антарктиды экспедицией под командованием Ф. Беллинсгаузена и М. Лазарева, а также и 75-летию Великой Победы. Председателем оргкомитета стал министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев.

Кругосветное плавание трех судов запланировано на конец 2019 года. Так, ориентировочно «Паллада» выйдет из Владивостока 1 ноября. Следуя по маршруту через Тихий океан, судно обогнет мыс Горн и в аргентинском порту Ушуая встретится с «Крузенштерном».

Вместе они выйдут в Южную Атлантику, где к ним присоединится «Седов». Суда дойдут до Кейптауна, Южной Африки. Затем «Седов» и «Паллада» обогнут Южную Африку и проследуют до Владивостока.

Напомним, в конце января в Калининграде прошло выездное заседание рабочей группы, которое провел заместитель руководителя Росрыболовства Петр Савчук. В ходе встречи члены оргкомитета оценили техническое состояние барков «Седов» и «Крузенштерн». На обоих судах будет проведена масштабная реновация и техническое оснащение.

ДОСТОЙНЫЙ УРОВЕНЬ ПОДГОТОВКИ МОРЯКОВ

Севастопольский государственный университет получил от Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации свидетельство о соответствии Центра подготовки и аттестации плавсостава СевГУ правилам I/6, I/8, I/12 Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками, сообщает информационный центр СевГУ.

Свидетельство позволяет Морскому институту и Морскому колледжу осуществлять подготовку студентов и слушателей по 13 программам и выдавать соответствующие свидетельства.

«Полученное свидетельство — результат работы сотрудников Морского института, а также поддержки, оказанной руководством университета и руководителями различных подразделений, и подтверждает уровень подготовки моряков в университете между-

народным требованиям», — сказал директор Морского института Дмитрий Бурков.

В планах Морского института — расширение перечня программ подготовки моряков для гражданского флота Российской Федерации.

Работы по освидетельствованию тренажерного Центра подготовки и аттестации плавсостава, входящего в состав Морского института, выполнялись с июня по октябрь 2018 года ЗАО «Морской регистр судоходства».

НОВОРОССИЙСК ЖДЕТ НОВУЮ НАУЧНУЮ БАЗУ

В «Ушаковке» идет строительство нового научно-лабораторного комплекса, который возводится в рамках Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России — 2010–2020 годы».

Новый комплекс станет очередным вкладом в формирование мощной научно-исследовательской и учебно-методической базы университета, необходимой для развития морского транспорта на Юге России. Комплекс будет оснащен современным телекоммуникационным, учебным, научным, производственным оборудованием, а также тренажерами последнего поколения.

В конце января строительную площадку посетил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей Тарасенко, который находился в рабочей поездке в Новороссийске.



В ходе визита Андрей Тарасенко осмотрел строящийся корпус и провел совещание с подрядчиком ООО «Гермес-строй». Были обсуждены сроки и варианты завершения строительных работ на объекте, подключения к сетям тепло- и электроснабжения, установки и ввода в эксплуатацию оборудования инженерных систем здания и благоустройства прилегающей территории.



АРИСТОКРАТЫ МОРЕЙ

Экспозиция фотографий «Аристократы морей», посвященная современному российскому парусному флоту, открылась в Москве в Центральном доме художника.

На выставке представлены снимки барков «Крузенштерн» и «Седов», фрегатов «Надежда», «Паллада», «Мир». Большие парусные корабли, отсылающие воображение к эпохе географических открытий, в наше время продолжают служить научно-исследовательским и учебным целям. Особой гордостью России является тот факт, что наша страна располагает самым многочисленным парусным флотом в мире.

Своеобразие морю посвятили фотографы Юрий Масляев, Александр Кильмет и Александр Алякринский. Два года назад они основали Морское фотографическое собрание, которое в этом году организовало уже 25-ю, юбилейную выставку. Однако художественный стаж фотографов простирается задолго до основания собрания. Например, на счету Юрия Масляева уже три путешествия вокруг света.

Ценность фотографий определяется высоким художествен-

ным достоинством и сложностью технического исполнения, поскольку фотографы работали и в шторм, и в туман, а также выбирали сложные ракурсы, в том числе на мачтах кораблей.

Фотографии большого формата отличаются высокой степенью детализации, а серия черно-белых фотографий стилизована под снимки начала 20-го века и оформлена в багетах из деревянных рам.

Снимки сделаны у берегов России, Норвегии, Голландии, Франции, Мальты.

