

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

100 лет

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



№ 11 (12993)

Выходит один раз в месяц
15 НОЯБРЯ 2018 ГОДА

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



«СОВКОМФЛОТ» —
ФИНАЛИСТ ПРЕМИИ
LLOYD'S LIST
GLOBAL
AWARDS В ЧЕТЫРЕХ
НОМИНАЦИЯХ **СТР. 6**



ПЕРВЫЙ В РОССИИ
КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР
В 2019 ГОДУ ВЫЙДЕТ
НА ИСПЫТАНИЯ **СТР. 8**



ПЕРЕСЕЧЬ ЮЖНЫЙ
ОКЕАН **СТР. 10**

«ЛОМОНОСОВСКИЙ ПРОСПЕКТ» ПРОШЕЛ ПО СЕВМОРПУТИ



Впервые за последние пять лет высокоширотным маршрутом проследовало нефтеналивное судно дедвейтом свыше 100 тыс. тонн.

Крупнотоннажный танкер «Ломоносовский проспект», использующий газомоторное топливо (СПГ) в качестве основного, успешно завершил переход по трассам Северного морского пути. Впервые за последние пять лет в акватории СМП проследовало нефтеналивное судно дедвейтом свыше 100 тыс. тонн.

Танкер компании «Совкомфлот» выполнил коммерческий рейс по доставке углеводородов из Республики Корея в порты Северной Европы. Продолжительность перехода высокоширотным маршрутом от мыса Дежнева (полуостров Чукотка) до мыса Желания (архипелаг Новая Земля) составила 7,8 суток, в течение которых судно с ледовым классом Arc4 преодолело расстояние в 2194 морских миль.

При выполнении рейсового задания экипажем танкера была

успешно протестирована работа двигателей и механизмов управления топливных систем судна с использованием СПГ-топлива, проверена работа навигационного оборудования и судовых механизмов в условиях обледенения и отрицательных температурах.

В ходе рейса подтверждены высокая маневренность и ледопродолжимость, а также соответствие судна высоким уровням безопасности мореплавания, экологичности, экономической эффективности. Практически на всем протяжении трассы танкер двигался самостоятельно. Около 950 морских миль пути было пройдено в ледовых условиях. При следовании через наиболее сложные в навигационно-гидрографическом отношении участки Айонского ледового массива (Восточно-Сибирское море) танкер встал под проводку атомного

ледокола «Таймыр». Командование танкером осуществляет капитан дальнего плавания Дмитрий Белозеров, обладающий значительным опытом работы в условиях высоких широт. В 2010 году в должности старшего помощника капитана Дмитрий Белозеров был участником экспериментального транзитного рейса танкера «СКФ Балтика», результаты которого легли в основу транспортных решений крупных промышленных проектов в Арктике — «Ямал СПГ» и «Новый порт».

На период рейса экипаж был также усилен дополнительным ледовым капитаном, который был задействован как при подготовке рейса, так и во время перехода.

«Ломоносовский проспект» является вторым судном серии из шести крупнотоннажных танкеров типоразмера «Афрамакс»,

специально спроектированных для работы на газомоторном топливе в качестве основного. Танкер принят в эксплуатацию в октябре 2018 года. Длина судна — 250 м., ширина — 44 м., дедвейт — 114 тыс. тонн, ледовый класс — Arc4. Экипаж танкера — 22 человека.

Танкеры «зеленой серии» (GreenFunnelproject) компании «Совкомфлот» задают мировой судоходной отрасли новый стандарт безопасности и качества: использование более чистого судового топлива позволяет существенно снизить воздействие на окружающую среду, что особенно важно при эксплуатации судов в районах Мирового океана с высокой интенсивностью морских грузоперевозок. К числу таких регионов относятся акватории Балтийского и Северного морей, где в первую очередь предстоит работать танкерам серии.

В сентябре 2018 года «Совкомфлот» разместил на судостроительном комплексе «Звезда» заказ на строительство серии из двух аналогичных танкеров, которые отфрахтованы компании «Роснефть» на основании 20-летних тайм-чартерных договоров.

Помимо этого, «Совкомфлот» обеспечит техническое наблюдение за строительством на ССК «Звезда» пяти аналогичных танкеров по заказу компании «Роснефть», а по окончании строительства предоставит судовладельцу комплекс услуг по эффективному и безопасному управлению этими танкерами, включая подбор и формирование квалифицированных экипажей.

Для обеспечения 17 морских портов Российской Федерации в период ледокольных проводок 2018–2019 на акваториях Карского, Белого, Балтийского, Каспийского, Азовского и Охотского морей ФГУП «Росморпорт» планирует оперировать 35 ледоколами и ледокольными буксирами. Еще 4 атомных ледокола ФГУП «Атомфлот» будут работать в Арктическом бассейне.

Такие данные прозвучали на совещании, посвященном подготовке к периоду ледокольной проводки судов 2018–2019 годов в замерзающих морских портах России, которое прошло под председательством заместителя министра транспорта Российской Федерации — руководителя Федерального агентства морско-

ПЛАНЫ НА ЗИМУ

В навигацию 2018–2019 годов на проводках в морских портах России планируется работа 35 ледоколов и ледокольных буксиров.

го и речного транспорта Юрия Цветкова.

Участники совещания обсудили вопросы готовности флота к предстоящему периоду ледокольных проводок, их расстановку в замерзающих портах. О подготовке к периоду ледокольной проводки доложили руководитель АМП Азовского моря Сергей Сафонищев, руководитель АМП Балтийского моря Петр Парин и руководитель АМП Каспийско-

го моря Магомед Абдулатипов. ФГУП «Росморпорт» проинформировал о готовности ледоколов к предстоящей навигации.

В связи со сложной ледовой обстановкой, ожидающейся в ряде бассейнов, решено создать комиссию из представителей АМП и Росморпорта с целью оперативного решения вопросов обеспечения технической готовности ледоколов в установленные сроки.

Высказанные замечания и предложения по ледокольному обеспечению морских портов будут учтены в «Плане расстановки ледоколов на период ледокольной проводки судов 2018–2019 годов в замерзающих портах Российской Федерации».

В совещании приняли участие директор Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Юрий Ко-

стин, заместитель руководителя Росморречфлота Александр Пошивай, сотрудники Управления безопасности судоходства Росморречфлота, заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов и ответственные сотрудники предприятия, первый заместитель руководителя ФГБУ «Морспасслужба» Виктор Чернов, руководители АМП: Каспийского моря Магомед Абдулатипов, Балтийского моря Петр Парин, Западной Арктики Сергей Диденко, Азовского моря Сергей Сафонищев, капитаны морских портов; представители ФГБУ «Администрация Севморпути», Российской палаты судоходства и крупных судоходных компаний.

АЛЕКСЕЙ КЛЯВИН: «НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ — ЗАЛОГ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКОГО ФЛОТА»



«Наша задача — не отстать в использовании и внедрении новых технологий в отечественном судоходстве.

В противном случае российский флот может проиграть конкурентную борьбу на международном рынке судоходства», — об этом заявил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в ходе II конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России».

По оценкам экспертов, сегодня в мире перевозится примерно 10 млрд тонн грузов. При этом 85–90% всех грузов международной торговли доставляется морским транспортом.

«Наши партнеры и коллеги из других стран прикладывают немало усилий, чтобы иметь хотя бы небольшую часть этого мирового

фрахта. Нам, несмотря на непростую ситуацию, надо тоже сосредоточиться на этой работе», — сказал Алексей Клявин.

Президент Российской палаты судоходства обратил внимание на несколько моментов, влияющих на развитие отечественного и мирового судоходства. Прежде всего, это протекционистские действия различных государств в сферах торговли, технологий, финансов, что непосредственно затрагивает судоходство.

По мнению Алексея Клявина, серьезная трансформация в отрасли также происходит вследствие развития цифровых технологий, которые вторгаются во все сферы жизни и бизнес. Уже сейчас они становятся важнейшими и для судоходства.

В настоящее время значимые изменения в морском судоходстве происходят вследствие ужесточения международных

экологических требований к судовому топливу.

«Рынок характеризуется переизбытком тоннажа, что, в свою очередь, влияет на уровень фрахтовых ставок, которые сегодня находятся на историческом минимуме. Это заставляет судоходные компании думать о том, как выходить из этой ситуации, и способствует ужесточению конкуренции на мировом рынке», — уверен Алексей Клявин. — «В сложившихся политических и экономических условиях ужесточение экологических требований судоходства на глобальном уровне, несомненно, стало инструментом конкурентной борьбы».

Он напомнил, что мировое сообщество сегодня нацелено на серьезные сокращения выбросов углекислого газа. Международная морская организация также ставит целью к 2030 году сократить объем выбросов углекислого газа на 40%. Помимо этого, на международном уровне

принято решение о сокращении на морском транспорте выбросов оксидов серы и азота. В частности, с 2020 года в мировом судоходстве вводится глобальное требование по использованию топлива с содержанием серы, не превышающим 0,5% по массе, а с 2021 года в Балтийском и Северном морях будет введена зона контроля выбросов оксидов азота (NECA).

«При таких условиях и требованиях использование СПГ в качестве судового топлива станет реальной альтернативой традиционному дизельному топливу и мазуту. На мой взгляд, применение новых технологий в судоходстве, направленных на использование СПГ в качестве судового топлива, будет способствовать развитию и совершенствованию технологий в судоходстве, судостроении и российской газовой промышленности», — подчеркнул Алексей Клявин.

«КНЯЗЬ ВЛАДИМИР» ПРИГЛАШАЕТ

Открылась продажа билетов на лайнер «Князь Владимир» на навигацию-2019, начало которой запланировано на 28 апреля.

В компании «Черноморские круизы», операторе круизов, сообщили, что цена билетов незначительно выросла. При этом вводятся надбавки за сезонность. «В высокий сезон цена будет выше, в начале весны и в конце осени, когда прохладно, цена будет ниже», — сообщил генеральный директор компании Виктор Глуховщенко.

Маршрут круиза останется прежним, но для более комфортного экскурсионного пребывания пассажиров изменится длительность стоянок в городах: в Ялте стоянка продлится один день, два дня — в Севастополе. Кроме того, планируется улучшение и расширение анимационной программы.

Согласно прогнозам, в 2019 году «Князь Владимир» перевезет порядка девяти тысяч пассажиров. Судно, имеющее 337 кают, вмещает около 800 пассажиров и 230 членов экипажа.

НАВИГАЦИЯ БЕЗ СРЫВОВ



Навигация на водных путях Обь-Иртышского бассейна завершилась согласно срокам, установленным на навигационный период 2018 года. До 10 октября, в соответствии с климатическими условиями, первыми были убраны плавучие знаки в Обской и Тазовской губах, последними — на участке Иртыша от Тобольска до границы с Казахстаном, которые действовали по 4 ноября включительно.

Всего во время навигации судоходными знаками обслуживались 8750 км водных путей, из которых на 6192 км установлены гарантированные габариты судовых ходов. В работе по содержанию водных путей в безопасном для судоходства состоянии были задействованы 62 обстановочные бригады, 6 дноуглубительных земснарядов, 7 русловых партий, обслуживающий и вспомогательный флот.

Содержание обслуживаемых водных путей Обь-Иртышского бассейна в безопасном для судоходства состоянии позволило транспортному флоту выполнить на 100% государственный заказ «северного завоза» грузов в приречные населенные пункты Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансий-

ского автономных округов и, согласно оперативным сведениям, своевременно доставить в пункты назначения 867 000 пассажиров, что на 148 000 человек больше, чем в 2017 году, перевезти более 8 млн тонн народно-хозяйственных грузов (+1,5 млн тонн в сравнении с 2017 годом).

По итогам инспекторских осмотров содержания водных путей, выполненных в течение навигации, срывов гарантированных габаритов судовых ходов не допущено, аварий и транспортных происшествий по причине неудовлетворительного содержания обслуживаемых водных путей не зафиксировано.

Общая протяженность водных путей бассейна составляет 14627 км.

ЖАТАЙСКИЙ СУДОРЕМОНТНО- СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ОТМЕЧАЕТ 75 ЛЕТ!

Зарождение Жатайского судоремонтно-судостроительного завода было теснейшим образом связано с освоением Северного морского пути, с развитием экономики и культуры Якутии.

Славная история предприятия началась в далеком 1943 году. Первоначально организованный как пункт безопасного отстоя судов, через десять лет после окончания войны завод вырос и окреп, основные цеха завода располагали резервами производственных площадей и мощностей, что позволило увеличивать количество обслуживаемого флота. Росло число теплоходов, их мощность. В составе флота завода появились новые суда — пассажирские теплоходы, самоходные танкеры и рефрижераторы.

В 60-е годы решили расширить производство и начали планомерно развивать судостроение. Появились переоборудованные из лихтеров грузовые теплоходы грузоподъемностью в 900 тонн, суда проекта № 272, собранные из секций, серия уникальных колесных буксиров, баржи различной грузоподъемности и самоходные паромы для нужд сельского хозяйства республики.

Завод продолжал расти и развиваться, пополнялся новыми средствами механизации. Ввод в эксплуатацию слипа в 1963 году

дал возможность производить все виды ремонта флота в навигационных условиях, сократить сроки, снизить трудоемкость работ, по-



высить их качество. Жатайский судоремонтный завод состоял в непосредственном подчинении Северо-Якутского речного пароходства Главсевморпути.

В настоящее время ООО «Жатайский судоремонтный судостроительный завод» является крупнейшим ногопрофильным предприятием в составе ОАО «Ленское объединённое речное пароходство». Завод осуществляет широкий спектр работ по строительству, модернизации, ремонту и техническому обслуживанию флота.

Следуя курсу инновационного развития, на заводе внедрено производство контейнерных автозаправочных станций (КАЗС) «Арктика», которые пользуются большим спросом в отдаленных северных поселках со слабо развитой инфраструктурой.

Предприятие имеет собственные инженерные службы, конструкторско-технологический отдел, все основные и вспомогательные производства, необходимые для строительства и ремонта полнокомплектных судов.

За время существования завода построено множество судов, в числе которых: самоходные сухогрузные теплоходы, самоходные паромы, буксирные колесные теплоходы, сухогрузные и наливные баржи.

В соответствии с утвержденной в 2018 году Программой Правительства Республики Саха (Якутия) Проектной программой «Развитие внутреннего водного транспорта Республики Саха (Якутия) и внутренних водных путей Ленского бассейна», предусматривается строительство Жатайской судовой верфи на базе действующего завода.

ДРУГОЙ АЛЬТЕРНАТИВЫ НЕТ

Дочерняя компания СЗП доставила негабаритное оборудование в Омск

«Волго-Балтик Логистик» (дочерняя компания Северо-Западного пароходства) в период с июня по октябрь 2018 года выполнила транспортировку крупногабаритного оборудования для модернизации Омского нефтеперерабатывающего завода ПАО «Газпромнефть».

Перевозка проходила в рамках долгосрочного проекта, который стартовал в 2016 году.

Поставке оборудования заказчику предшествовали несколько месяцев работы команды ВБЛ. На стадии подготовки проектной документации была тщательно проработана вся

транспортная схема доставки баржебуксирными составами к специальному Ro-Ro причалу Омского НПЗ.

Первая партия из 19 ед. оборудования (сепараторы, нагреватели, колонны), предназначенного для переработки углеводородов, общим весом более 850 тонн, прибыла в августе из несколь-

ких портов Европы на большом морском крановом судне на рейд Нового порта, расположенного в Обской губе на трассе Северного морского пути. Вторая — из 37 ед. аналогичного оборудования весом более 1 тыс. тонн поступила в сентябре от китайского морского перевозчика.

На рейде Нового порта была

проведена операция по прямой перегрузке крупнотоннажных грузов с двух крановых судов на восемь барж. Общий вес оборудования составил 1900 тонн.

Специалисты ВБЛ разработали индивидуальный проект крепления оборудования на каждую баржу, совместно с капитанами буксиров составили

оптимальную схему смены барж у борта кранового судна.

«Если раньше после завершения погрузки одной баржи и подхода следующей время ожидания доходило до пяти часов, то в эту навигацию — не более получаса», — рассказали «Водному транспорту» в Северо-Западном пароходстве.



ОРЕШЕК С ПРИЧАЛОМ

В Ленинградской области построен причал для пассажирских теплоходов

На Ореховом острове в истоке Невы, у стен крепости Орешек (Шлиссельбург, Кировский район Ленинградской области) 31 октября 2018 года открыт новый причал, к которому смогут швартоваться теплоходы вместимостью до 300 человек, сообщает пресс-служба губернатора и правительства региона.



Десяностометровый причал был возведен за два месяца. Объем частных инвестиций в стройку составил примерно 60 млн руб. Первые лайнеры смогут пришвартоваться к Ореховому острову весной следующего года, когда откроется сезон речной навигации.

Прорабатывается также организация ночных экскурсий по Орешку с доставкой туристов от Петропавловской крепости. Специально для этого на одном из старейших фортификационных сооружений в России будет установлена специальная подсветка.

Управлением по транспорту региона и компанией «Хели-Драйв» в 2019 году будет построена вертолетная площадка непосредственно у стен крепости Орешек. Она будет использоваться как в туристических целях, так и для работы службы санитарной авиации.

В 2018 году крепость Орешек посетили 125 тысяч туристов.

Напомним, что до конца года в Ленинградской области начнется строительство причала в Киришах. В планах на 2019 год — возведение подобных объектов транспортной инфраструктуры в Невской Дубровке и Выборге.

Напомним, проект строительства сети причалов для речных судов реализуется в Ленинградской области с 2017 года, когда в ноябре был открыт причал в Старой Ладоге. В начале 2018 года на инвестиционном форуме в Сочи губернатор Александр Дрозденко и генеральный директор ООО «Конт» Алексей Обрядин подписали соглашение о развитии причальной инфраструктуры сроком на пять лет и стоимостью 1 млрд руб. Документ предусматривает стройку причалов, помимо Свирьстроя, Киришей и Орехового острова, в Выборге и на Невском пятачке.

ПЕТРОЗАВОДСКИЕ ПРОЕКТЫ ОБРЕТАЮТ ЖИЗНЬ

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась торжественная церемония закладки обстановочного судна, которое будет построено по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей».

В церемонии закладки приняли участие представители исполнительной и законодательной власти Карелии, администрации Петрозаводска, руководители отрасли. В ходе церемонии директор завода Владимир Майзус вручил почетные грамоты сотрудникам корпусного производства, наиболее отличившимся на подготовительном этапе строительства судна.

Обстановочное судно проекта 3265, генеральным разработчиком которого выступил «Инженерный центр судостроения», предназначено для контроля судового хода на внутренних водных путях и акваториях портов; работ по тралению; контроля средств навигационной обстановки; обслуживания знаков навигационной обстановки; перевозки транспорта, грузов, пассажиров.

Двумя неделями ранее ОССЗ передал катер «Фортуна» заказчику. Спуск на воду лоцмейстерского катера с ледовым усилением состоялся 4 мая текущего года. За полгода работниками ОССЗ были проведены достроечные работы на плаву, швартовые и ходовые испытания, после чего судно признано готовым к вводу в эксплуатацию.

Судно, которое будет эксплуатироваться в порту Калининграда, предназначено для выполнения работ по установке и съёмке на подходах и в акватории порта плавучих средств навигационного оборудования (СНО), их обслуживания на акватории, а также для выполнения дополнительных функций по перевозке генеральных грузов на палубе с погрузкой-выгрузкой портовыми средствами или судовым краном.

Онежский судостроительный завод был основан в 2002 году в г. Петрозаводске на базе судоремонтных мощностей Беломорско-Онежского пароходства, образованного в 1944 году. За период активной деятельности на переоснащенном современном оборудованием заводе было построено 18 крупнотоннажных судов различного назначения, в том числе с использованием зарубежного опыта и технологий.



СОВЕРШЕНСТВОВАТЬ ПРОЦЕССЫ УПРАВЛЕНИЯ В СУДОСТРОЕНИИ

Корпорация «Галактика» и АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» (Санкт-Петербург) подписали соглашение о сотрудничестве, направленное на совершенствование процессов управления судостроительными и судоремонтными верфями на базе отечественного программного обеспечения, сертифицированного для применения к морской технике военного и гражданского назначения.

Компании совместно займутся разработкой и реализацией интегрированных решений на базе собственных программных продуктов для комплексного повышения эффективности работы предприятий судостроительной отрасли. Перспективные разработки пройдут апробацию на предприятиях и будут реализованы для развития процессов управления судостроительным и судоремонтным производством, сопряженным с производственными комплексами судового машиностроения и приборостроения.

Сотрудничество включает также совместную научно-исследовательскую и инженерно-техническую деятельность специалистов «Галактики» и ЦТСС, направленную на внедрение технологий цифрового производства судостроительной верфи для обеспечения эффективности мероприятий по освоению Северного морского пути, а также поддержания высокой степени обороноспособности морских рубежей Российской Федерации.

«Галактика» на протяжении многих лет разрабатывает и внедряет эффективные импортонезависимые решения для автоматизации предприятий различных отраслей промышленности. Сотрудничество с ведущим техноло-

гическим центром судостроения России позволит нам объединить усилия для повышения уровня цифровизации судостроительного и судоремонтного комплекса», — прокомментировал Александр Богданов, заместитель генерального директора по науке АО «Галактика Про».

«Мы видим свою миссию в создании условий для инновационного развития судостроительной отрасли с применением отечественных технологий организации и управления при производстве и послепродажном обслуживании изделий военного кораблестроения и рынка гражданской морской техники. Совместная работа с одним из ведущих разработчиков прогрессивных технологий и поставщиков информационных бизнес-систем поможет нам эффективнее выполнять поставленные задачи», — прокомментировал Александр Плотников, заместитель начальника отдела информационных технологий АО «Центр технологии судостроения и судоремонта».

Корпорация «Галактика» — российский разработчик национальной платформы цифровизации для крупных предприятий, холдингов и государственных корпораций и бизнес-приложений по планированию и управлению

производством, производственными активами и надежностью. Корпорация «Галактика» входит в ТОП-5 крупнейших разработчиков ERP. За 30 лет работы на рынке компанией реализовано более 6500 проектов для 1200 клиентов из ключевых отраслей российской экономики.

АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» — ведущий технологический центр судостроения России, одна из крупнейших научных организаций Санкт-Петербурга. Организация имеет статус Государственного научного центра Российской Федерации, проводит фундаментальные и поисковые исследования в области создания современных технологий для судостроения и машиностроения. В его составе — научно-исследовательские лаборатории, конструкторские и проектные подразделения по созданию и модернизации судостроительных верфей, судоремонтных заводов, гидротехнических сооружений и машиностроительных производств, обеспечению берегового базирования морской техники, конструированию и производству судовой арматуры и других систем, а также необходимые производственные мощности для изготовления и выпуска создаваемого технологического оборудования.

ПОСТРОЕНА РЕПЛИКА САМОЛЕТА-АМФИБИИ

На Средне-Невском судостроительном заводе вывели из цеха реплику первого советского серийного самолета-амфибии Ш-2. Торжественное мероприятие было приурочено к 120-летию со дня рождения главного конструктора самолета Вадима Борисовича Шаврова.

К не типичной для корабелов работе Средне-Невский судостроительный завод приступил в 1990-м году. Тогда руководством предприятия с просьбой оказать помощь в создании лодки-фюзеляжа обратилась группа энтузиастов во главе с военным летчиком, подполковником запаса ВВС Александром Селезевым. Руководство завода — на тот момент предприятие возглавлял Виктор Павлович Пылев — откликнулось на просьбы общественников. Для постройки самолета был выделен производственный участок. Началу работ над воссозданием легендарного самолета-амфибии препятствовало отсутствие чертежей и технической документации. Специалисты завода вели поиск в архивах, исследовали оригинальный образец самолета, выставленный в Российском государственном музее Арктики и Антарктики, использовали полученную информацию для реверс-инжиниринга. Часто во время строительства участникам приходилось внедрять собственные технические решения в конструкцию будущего самолета. Для выполнения необходимых расчетов было задействовано конструкторское бюро завода.

Через некоторое время работу средне-невских судостроителей над самолетом-амфибией пришлось прекратить. Возобновить работу над проектом удалось только спустя 12 лет. Несмотря на трудности, Александру Селезеву и его единомышленникам удалось сохра-

нить в целости фюзеляж самолета и разработанную техническую документацию. Общими усилиями энтузиастов-общественников были изготовлены крылья самолета, завершены работы по фюзеляжу. По чертежам собственной разработки была изготовлена и смонтирована топливная система. Строящийся самолет был оснащен двигателем и трехлопастным карбоновым винтом. В 2017 году самолет-амфибия получил новое название Ш-2.017 бис.

Самолет-амфибия Ш-2.017 бис не является точной копией легендарного полтораплана. В отличие от оригинала, новый самолет обладает более мощным двигателем и увеличенным фюзеляжем для большей остойчивости на воде. Кроме прочего, при строительстве корпуса были использованы современные материалы. В канун мероприятия самолет был окрашен в белый цвет, подобно оригинальной окраске Ш-2.

Участники церемонии стали свидетелями запуска двигателя самолета и его первого руления. Руководитель проекта Александр Селезев рассчитывает в зимний период совместно со специалистами СНСЗ завершить достроечные работы самолета и в условиях цеха проверить работоспособность всех систем. Весной 2019 года планируется провести полномасштабные испытания нового самолета-амфибии, первым этапом которых станет спуск на воду.



ЗАВОД ОСВОИЛ РОДНОЙ КОМПОЗИТ

Средне-Невский судостроительный завод в работе над своими проектами полностью перешел на использование отечественных композитных материалов. Композитные материалы положительно зарекомендовали себя в процессе строительства кораблей и судов, а также имеют вполне конкурентоспособную цену. При этом в России имеется широкий набор поставщиков таких материалов.

Как сообщили «Водному транспорту» в Центре импортозамещения и локализации судового комплектующего оборудования, применение композитных мате-

риалов при изготовлении палубы, рубки и элементов обстройки обеспечивает высокое качество отделки судов.

АО «Средне-Невский судостроительный завод» — лидер композитного судостроения в России и единственное в стране предприятие, освоившее строительство кораблей и судов из четырех видов материалов: композитные материалы, судостроительная, маломанитная сталь, алюминий-магниево-сплав. На предприятии освоена современная технология изготовления конструкций из композитных материалов методом вакуумной инфузии.

ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ГРУЗОПОТОКА НА ВВП — СТАРТОВАЛО

Группа «ФосАгро» с 2019 года намерена сделать речную доставку в Волгоградскую область стандартной практикой. Первая партия из 2 тыс. тонн фасованных комплексных удобрений осенью 2018 года была доставлена волгоградским сельхозпроизводителям из Череповца речным транспортом.

Заместитель губернатора — председатель Комитета сельского хозяйства Волгоградской области Василий Иванов и генеральный директор ООО «ФосАгро-Регион» Андрей Вовк на площадке 20-й российской агропромышленной выставки «Золотая осень» подписали соглашение о сотрудничестве. Документ направлен на информационно-консультационное взаимодействие в сфере обеспечения сельхозтоваропроизводителей региона минеральными удобрениями и оказание агрохимических услуг.

Василий Иванов подчеркнул, что перед сельхозпроизводителями региона поставлена задача по увеличению производства зерна высокого качества, что во многом зависит от соблюдения техноло-

гии применения минеральных удобрений.

«Волгоградская область — перспективный регион для внедрения новых для агрохимической отрасли России форматов взаимодействия с потребителями, обеспечивающих более экономичную и быструю логистику, — отметил Андрей Вовк. — Этой осенью впервые партия из двух тысяч тонн (порядка 30 полувагонов) фасованных комплексных удобрений была доставлена волгоградским аграриям речным транспортом прямо с предприятия группы «ФосАгро» в Череповце. С началом навигации 2019 года мы намерены сделать речную доставку в Волгоградскую область стандартной практикой. Несомненно, использование водных путей положительно ска-



жется на обеспечении области минеральными удобрениями, особенно в сезон летних отпусков, когда железная дорога работает на пассажирские перевозки».

Задачи по развитию внутренних водных путей России президент Владимир Путин обозначил на заседании президиума Государственного совета РФ в Волгограде.

НЕВСКОМУ СУДОСТРОИТЕЛЬНО-СУДОРЕМОНТНОМУ ЗАВОДУ — 105 ЛЕТ!

Невский ССЗ отметил 105 лет!

105 лет — большой путь, он богат историческими событиями, памятными моментами. Много воды утекло с тех пор: менялись технические возможности завода, осваивались новые направления деятельности, и даже изменилось название страны.

История завода тесно связана с историей города Шлиссельбурга, с историей судостроительной отрасли России. За последние годы темпы развития и результаты деятельности ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» впечатляют. Наш Завод имеет стабильный портфель заказов, имеет возможность строить суда всех типов. Производственные

мощности завода непрерывно обновляются и модернизируются, что позволяет производить продукцию, отвечающую всем международным стандартам.

«Водный транспорт» желает славному предприятию дальнейшего процветания и стабильности, а всем сотрудникам и партнерам завода успехов в работе, здоровья и семейного благополучия.



РЕГИСТР НАГРАДИЛ ЛАУРЕАТОВ КОНКУРСА ДИПЛОМОВ

Генеральный директор Российского морского регистра судоходства Константин Пальников поздравил выпускников петербургских морских вузов, участвовавших в конкурсе РС на лучшую выпускную квалификационную работу, — Викторию Карпунину (победитель конкурса) из Санкт-Петербургского государственного морского технического университета и Владимира Чабанюка (лауреат конкурса) из Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Регистр проводит этот конкурс уже шестой год. Основная цель — побуждать молодых специалистов морского профиля к проведению научных работ по темам, имеющим прикладное значение для развития нормативной базы РС и обеспечения высоких стандартов безопасности для объектов морского транспорта. На конкурс традиционно при-

нимаются дипломные работы, связанные с проектированием и конструкцией судов и морских нефтегазовых сооружений, безопасностью мореплавания и защитой окружающей среды, в том числе в сложных климатических условиях Арктики.

Так, Владимир Чабанюк исследовал особенности безопасной перевозки нефти и нефтепродуктов. А темой диплома Викторией

Карпуниной стало обеспечение экологической безопасности на системах подводной добычи углеводородов на Южно-Кирином НГКМ.

В этом году среди победителей конкурса также выпускники Дальневосточного федерального университета (Владивосток) и Государственного морского университета им. адмирала Ф. Ф. Ушакова (Новороссийск).



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НОВОГОДНИЙ ЗАПЛЫВ

В Санкт-Петербурге в ноябре состоялся необычайно ранний заплыв на аквабайках Дедов Морозов и Снегурочек. Сказочных персонажей на аквабайках заметили днем в воскресенье, 4 ноября.

Костюмированный заплыв на гидроциклах уже успел стать традицией, однако очевидцы заметили, что в этом году Деды Морозы со Снегурочки слишком поторопились.

Жители Санкт-Петербурга могли наблюдать толпу Дедов Морозов и Снегурочек на аквабайках и катерах. Видео с оригинального выступления очевидцы выложили в интернет. Ряженных гонщиков на гидроциклах и катерах можно было заметить на канале Грибоедова и Мойке.



СТАРШИНСКИЕ УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКИЕ СБОРЫ «МАКАРОВКИ»

В учебном корпусе факультета Навигации и связи Института «Морская академия» прошли Старшинские учебно-методические сборы.

В них приняли участие старшины 1–2-го курсов Общеинженерного факультета Института «Морская академия» и 1-го курса колледжа ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

В ходе сборов представители администрации университета провели беседу с курсантами-старшинами, полно и аргументированно ответив им на вопросы, порой злободневные, касающиеся быта, санитарного состояния, питания, противопожарной безопасности.

Всем старшинам-участникам сборов были выданы специально изготовленные старшинские книжки, в которых перечислены должностные обязанности, алгоритм действия старшины, выписки из Положения о курсантах и правила внутреннего распорядка, а также другая полезная информация, которая должна помочь младшим командирам в их повседневной деятельности.

Знаковым моментом стало подведение итогов мероприятия и награждение лучших старшин за проявленную инициативу, старание, примерную дисциплину и добросовестное исполнение старшинских обязанностей.

РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ БЫТЬ!

В Санкт-Петербурге открылся историко-патриотический выставочный проект

Санкт-петербургский Музейно-выставочный центр при активном содействии других музеев города проводит историко-патриотический выставочный проект «Российскому флоту быть!». Выставка рассказывает об истории российского флота — со времени его создания и развития на рубеже XVII–XVIII вв. вплоть до наших дней. На выставке представлены уникальные предметы из фондов Центрального военно-морского музея: модели кораблей, знамена, предметы морской практики и навигации, гравюры, рисунки, медали. Отдельная часть экспозиции посвящена истории российского морского мундира.



В церемонии торжественного открытия проекта приняли участие временно исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов и генеральный директор Музейно-выставочного центра Олег Черныга.

«Выставка замечательная, интересная, полезная, правильная», — сказал исполняющий обязанности губернатора Санкт-Петербурга Александр Беглов. Он напомнил, что в 1696 году Петр Первый подписал указ о создании флота, спустя семь лет по его указу был основан Санкт-Петербург, а еще через год началось строительство Адмиралтейства. «Эти события во многом определили будущее России. Без нашего города, без флота, не было бы нашей державы», — отметил действующий глава города. Он подчеркнул, что почти 30% российских кораблей строится на петербургских верфях. «Рекомендую всем посетить эту выставку, привести с собой детей и внуков. Вы получите не только огромное удовольствие, но

и много дополнительных знаний, и еще больше будете гордиться нашим прекрасным городом», — сказал Александр Беглов.

На это знаковое для Санкт-Петербурга событие были приглашены коллективы курсантского и студенческого клуба ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Вокальный ансамбль «Экипаж», хор курсантов, танцевальный коллектив «Баланс» стали настоящим украшением праздника, а их музыкальные композиции «Балтийский флот», «Синяя вечность», «И все-таки море», «Экипаж — одна семья», «Морской вальс» позволили всем присутствующим проникнуться героической атмосферой российского флота. Как сказал один из выступающих: «Для петербуржцев море — это жизнь, море — это символ, море — это флот, флот — это сила и защита. Мы гордимся своим флотом и тем, что растет достойное продолжение великих флотоводцев. И не зря морские песни завоевали наши души и стали самыми любимыми».

«СОВКОМФЛОТ» — ФИНАЛИСТ ПРЕМИИ LLOYD'S LIST GLOBAL AWARDS В ЧЕТЫРЕХ НОМИНАЦИЯХ

СКФ претендует на победу как «Компания года», «Танкерный оператор года», «Сделка года» и «Защита окружающей среды».

«Совкомфлот» вошел в число финалистов авторитетной международной премии 2018 Lloyd's List Global Awards в четырех номинациях: «Компания года», «Танкерный оператор года», «Сделка года» и «Защита окружающей среды».

Столь высокая оценка экспертов связана, в том числе, с успешной реализацией проекта по созданию и эксплуатации нового поколения танкеров типоразмера «Афрамекс», спроектированных для работы на газомоторном топливе (СПГ). Первые два судна серии, «Прспект Гагарина» и «Ломоносовский проспект», уже вошли в состав флота группы СКФ в июле и октябре 2018 года соответственно. 2 октября в порту Роттердам осуществлена первая операция по бункеровке танкера «Прспект Гагарин» газомоторным топливом, 15 октября судно успешно завершило свою первую погрузку экспортной партии российской нефти в порту Приморск.

Танкеры нового поколения обладают низким уровнем антропогенного воздействия на окружающую среду. По сравнению с аналогичными судами, работающими на тяжелом топливе, использование СПГ в качестве основного топлива позволяет существенно снизить объем выбросов в атмосферу: оксидов серы (SOx) — на 100%, оксидов азота (NOx) — на 76%, углекислого газа (CO₂) — на 27%, низкодисперсных частиц — на 100%. «Совкомфлот» выходит в финал премии уже пятый год подряд. Ранее компания трижды становилась победителем премии Lloyd's List Global Awards в различных номинациях: «Танкерный оператор года» (2017), «Компания года» (2010), «Ньюсмейкер года»

(2005). Помимо этого, компания шесть раз достигала финала: в номинациях «Компания года» (2017), «Безопасность» (2016), «Сделка года» (2015, 2014), «Лучшее судно года» (2008, 2007).

Лауреаты 2018 Lloyd's List Global Awards будут объявлены 11 декабря на торжественной церемонии в Лондоне.



ДИПЛОМЫ ВОДНЫМ ПРОЕКТАМ

Фестиваль водного туризма Ленинградской области признан одним из «Лучших проектов в области популяризации событийного туризма» по версии Национальной премии в области событийного туризма Russian Event Awards. «Фестиваль, посвященный «Году туризма в Ленинградской области», занял 2-е место.

Национальная премия в области событийного туризма Russian Event Awards проводится при информационной поддержке Федерального агентства по туризму РФ (Ростуризм).

В список лауреатов Russian Event Awards 2018 вошли ряд проектов, связанных с речной инфраструктурой и водной тематикой.

Так, в номинации «Лучшая идея туристического события» 3-е место занял проект «БОЛЬШИЕ ПАРУСА» (Санкт-Петербург).

Кроме того, в номинации «Лучшее туристическое событие в области спорта» Гран-при был отмечен Ораниенбаумский морской фестиваль (Санкт-Петербург).



РЕЧНАЯ НАВИГАЦИЯ В МОСКОВСКОМ БАССЕЙНЕ ЗАКРЫЛАСЬ

Сезон речных перевозок в Московском бассейне закрылся в середине ноября. Закрытие навигации происходило поэтапно и в первую очередь — на участках со специфическими погодными условиями.

Так, на северных направлениях, где в начале осени нередко наблюдаются туманы, плохая видимость и недостаточный уровень воды, раньше убирают навигационную обстановку — буи, указывающие безопасный судоходный путь.

В этом году по распоряжению Федерального агентства морского и речного транспорта подавляющее большинство гидроузлов Канала имени Москвы закрылись для движения флота в ночь на 15 ноября. После чего началась подготовка гидротехнических сооружений к навигации-2019: в межнавигационный период будут производиться плановые профилактические и ремонтные работы.

Первыми внутренние водные пути покидают пассажирские суда и личный маломерный флот. Большая часть яхт и катеров (длиной до 8 м) ушли за пределы Москвы,

а некоторые отправились на зимние стоянки в Тверскую область, в Калининград и даже в Финляндию. Сейчас владельцы лодок занимаются их консервацией.

Городские прогулочные теплоходы и банкеттоходы в подавляющем большинстве завершили работу. Сегодня по Москве-реке в зависимости от погодных условий курсирует всего от 20 до 40% пассажирского флота столицы. Вообще, благодаря аномально теплой погоде в 2018 году объем пассажирских перевозок по водным путям столицы побил рекорды. Он вырос на 40% по сравнению с навигацией-2017, отмечают в Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота.

В этом сезоне продолжил расти и рынок речных круизов. По сравнению с 2017 годом турпоток к началу октября увеличился на 7% и составил около 280 тыс. человек. Заполняемость теплоходов

большой тройки круизных операторов (ОАО «Мостурфлот», ОАО «Инфофлот», ООО «Водоходъ») составила 85–90%. Практически со 100%-ной загрузкой отправлялись теплоходы в круизы выходного дня (двух-трехдневные туры).

Большая часть лайнеров уже снарядилась на зимовку. Так, теплоходы компании «Водоходъ» зимуют в Санкт-Петербурге и в Гордце, «Инфофлот» — в Нижнем Новгороде, а «Мостурфлот» готовится к новому сезону в подмосковном Долгопрудном. Сюда в Хлебниковский затон 28 октября из месячного круиза до Волгограда вернулся теплоход «Александр Грин».

«Водоходъ» закрыл сезон 19 октября: в рейс до Углича отправился «Александр Радищев». Дольше всех в эту навигацию ходил «Инфофлот». Круизный сезон в Московском бассейне 2 ноября закрыл его теплоход-пансионат

«Н.А. Некрасов».

Закрывают навигацию в числе последних, как правило, грузовые суда. Они будут ходить «до последнего звонка». Существуют исключения, когда в ФГБУ «Канал имени Москвы» обращаются с просьбой оставить навигационную обстановку для прохождения специальных грузов. Так, осенью 2017 года правительство Москвы ходатайствовало о провозе на теплоходе «Инзер» метростроевского оборудования: для него до 19 ноября держали Угличский гидроузел и девять шлюзов от Дубны до столицы.

«Ежедневно по Московскому бассейну проходит более 300 единиц флота. В разгар навигации наши шлюзы пропускают около 500 судов в день. Тем не менее транспортный потенциал Канала имени Москвы и вообще водных артерий остается крайне недооцененным. Ведь речные магистрали

являются едва ли не единственной альтернативой для перегруженных в Центральном регионе и неразвитых на периферии автомобильных дорог. Развитая инфраструктура «Канала» позволяет увеличить объем перевозок в разы. Мы ежегодно можем пропускать более 70 млн тонн грузов. Отправиться в круизы по рекам, озерам и водохранилищам России должны не менее 1 млн человек в навигацию, а не нынешние 300 тыс. туристов», — отметил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин.

Как сообщили в «Водному транспорту» в ФГБУ «Канал имени Москвы», в навигацию-2018 продолжился позитивный тренд развития внутренних водных путей Центральной России. К октябрю грузопоток превысил 23 млн тонн, а пассажирский транспорт вырос на 6%, обслужив более 1,24 млн человек.

АВТОБУС-АМФИБИЯ В ГОРОДЕ

Проект запуска туристических автобусов-амфибий в Москве оценивается в 350 млн руб. Эту сумму планируется выделить из бюджета города в 2019 году. Мосгордума предложила проект, в рамках которого помимо выделения Мосгортрансу субсидии на покупку автобусов-амфибий город также будет ежегодно платить по 50 млн руб. на их содержание.

Такие плавающие автобусы есть во многих городах мира: Сан-Франциско, Будапеште, Гамбурге, Амстердаме. Верхняя часть у них полностью как у обычного автобуса, нижняя — как у катера, со скошенным дном.

В России таких видов транспорта пока что не было. Стоимость автобусов американской фирмы CAMI (CoolAmphibiousManufacturesInternational), например, начинается от \$650 тыс., или около 35 млн руб. по действующему курсу. Для сравнения: городской автобус стоит

порядка 10–14 млн руб.

Напомним, что в 2016 году возможность запустить автобус-амфибию обсуждали и в Петербурге. Предполагалось, что он будет швартоваться на Университетской набережной, где установили бы специальный слип-съезд.





ЖИЗНЬ НА ВОДЕ

Водно-урбанистический проект представил Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы. На трех водохранилищах Канала им. Москвы в ближайшие два года предлагается построить пять плавучих поселков. Если инвесторам ничто не помещает, то на акватории Пестовского, Клязьминского и Химкинского водохранилищ в 2019–2020 годах появятся отдельные отели и целые населенные пункты, составленные из хаусботов.

Хаусботы — специальные плавучие дома, планируется, что их сборка полностью будет производиться в России. Причем и до 70% комплектующих будут отечественными. Но разработаны они российско-датской компанией Houseboat, которая применит зарубежный опыт строительства плавучих домов и создаст в Москве первый в России проект водных поселков.

Датские партнеры отвечают за дизайн и инженерные системы, российские — за сборку и продвижение в России. Первоначально планировалось осуществлять строительство плавучих домов непосредственно в Дании, недалеко от Копенгагена. Но анализ производственных мощностей показал, что в России сборка на 70% дешевле, поэтому производство перенеслось в Московскую область, на территорию Хлебниковского судостроительного завода.

Дополнительную экономию и скорость сборки обеспечивают готовые энергоэффективные панели. Они позволяют собирать конструкцию непосредственно на территории заказчика. Для этого потребуется участок суши у воды чуть больше, чем сам хаусбот. При этом сборка одного плавучего дома на специальном стапеле силами нескольких человек займет около одного месяца.

Система для швартовки хаусботов будет выполнена из плавучих бетонных пирсов, которым не страшны морозы и перепады уровня воды. Форма поселка в каждом случае будет зависеть от формы акватории.

Площадь одного судна составит от 100 до 160 кв. метров, внутри будут все коммуникации. В одном поселке планируется расположить от 15 до 30 плавучих домов, автомобильные парковки и прибрежную инфраструктуру. Вес дома на воде составляет от 20 до 60 тонн.

Стоимость стоянки хаусботов в поселках, включая все коммунальные платежи, составит 30–40 тыс. руб. в месяц. Для сравнения: стоянка такой же по длине яхты в Московском регионе стоит в два-три раза дороже.

Хаусбот юридически считается маломерным судном, поэтому он может свободно перемещаться по акватории. По скорости такой дом сравним с баржей — от 8 до 15 км в час. Дальность хода на одной заправке составляет до 1200 км. Например, в сезон на этом плавучем средстве можно комфортно добраться до Завидово в Тверской области или до Астрахани.

Хаусботы длиной до 20 метров регистрируются в Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) МЧС России как маломерное судно. Владельцу выдается судоводительский билет, ему нужно будет лишь платить транспортный налог. Исчисляться он будет исходя из объема плавучего дома

Для стоянки не потребуются специальных разрешений (как на дебаркадер). Как маломер-

ное судно, хаусбот может причалить в любом месте, где не запрещена стоянка и где он не мешает судоходству. При желании плавучий дом можно ставить совершенно бесплатно вне марин.

При локации в яхт-клубах придется заплатить за стоянку и пользоваться всей их инфраструктурой. Порядка 35 яхт-клубов уже готовы принимать самоходные дома на воде. Средняя стоимость за эти услуги составляет 35 тыс. рублей в месяц

Проект нацелен не только на продажу частного жилья. Его можно рассматривать и как инвестиционный, считают в ФГБУ «Канал имени Москвы». В хаусботах, превращенных в плавучие гостиницы и апартаменты, москвичи и гости столицы смогут отдохнуть от городской суеты и провести несколько дней на природе или в речном путешествии.



ПЕРВЫЙ В РОССИИ КРУИЗНЫЙ ЛАЙНЕР В 2019 ГОДУ ВЫЙДЕТ НА ИСПЫТАНИЯ

Четырехпалубный теплоход Московского речного пароходства «Петр Великий» будет соответствовать пятизвездочному отелю

Первый в России морской круизный лайнер, который строится на судостроительном заводе «Лотос», будет готов к испытаниям на воде в 2019 году. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на президента ОСК Алексея Рахманова.

Круизное судно проекта PV300VD вместимостью 300 пассажиров было заложено в августе 2016 года, старт его строительству дал президент России Владимир Путин. Четырехпалубный лайнер будет соответствовать пятизвездочному отелю: на борту будут располагаться рестораны, тренажерные залы, спа-салоны, сауны. Строительство ведется по заказу АО «Московское речное пароходство». Суда подобного класса не строились в России более 60 лет.

«По проекту PV300 заканчиваем формирование корпуса, начали грузить крупногабаритное оборудование и надеемся, что в 2019 году приступим к испытаниям этого судна. Дальше, поскольку это пилотный головной корабль, нам очень бы хотелось, чтобы никаких задержек при испытаниях не было», — сказал Рахманов, не уточнив сроки сдачи объекта заказчику.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

Благоустроить Москву-реку

Все береговое пространство столицы вдоль Москвы-реки благоустроят в течение пяти лет, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков.

«Сейчас в южной части города обустроено порядка 50 км пешеходно-тропиночной сети с одной и другой стороны вдоль Москвы-реки. Если взять всю будущую пятилетку, решения, которые уже приняты мэром столицы Сергеем Собяниным, то примерно все береговое пространство вдоль Москвы-реки будет до конца обустроено. Нам предстоит сделать еще в два раза больше, чем сделано, в ближайшие годы», — сказал Бирюков.

Он отметил, что во время благоустройства каждого общественного пространства столицы учитывают пожелания москвичей.

Длина фарватера Москвы-реки от МКАД на севере города до МКАД на юге составляет около 80 км, а вся береговая линия с заливами и затонами растянулась более чем на 200 км. При этом только 1/4 всех набережных благоустроена и имеет надлежащий вид. Остальная часть прибрежных территорий — это заброшенный и неизвестный большинству жителей город.

В ближайшие годы в Москве появится 64 км новых набережных и 40 общественных центров. Эти предложения включены в концепцию развития набережных Москвы-реки, победившую на международном конкурсе.

Новые мосты через Москву-реку

Сейчас Москву-реку пересекают 32 автомобильных моста, 7 железнодорожных и 6 пешеходных. Среднее расстояние между транспортно-пешеходными мостами составляет 3,4 км.

Для более плотных транспортных связей в Москве недостаточно автомобильных мостов. В ближайшие годы через Москву-реку планируется построить 21 мост и еще четыре реконструировать.

Строительство моста через канал им. Москвы завершится в следующем году

Строительство моста через канал им. Москвы в составе Северо-Западной хорды завершится в следующем году. Сейчас активно идет работа по возведению балочного моста через канал. «Мы уже приступили к «надвижке» сооружений», — заявил руководитель Департамента строительства Москвы Андрей Бочкарев.

Глава Департамента отметил, что движение по мосту также откроется в следующем году. «Таким образом, работы на Северо-Западной хорде будут завершены», — добавил он.

Пилотный проект стартует через год

В 2020 году в Москве планируется запустить водный вид транспорта. Пилотный маршрут пройдет по Москве-реке от Киевского вокзала до Нижних Мневников и соединит четыре района города.

Предполагается, что курсировать речные трамвайчики будут с промежутком от четырех до шести минут. Дальность маршрута составит порядка 10 километров. В пути судно сделает семь остановок. Все причалы расположены в шаговой доступности от станций метро, Московского центрального кольца, а также остановок наземного городского транспорта. Водный общественный транспорт будет всесезонным.

«КОМЕТА 120М» ПЕРЕВЕДЕНА В СУДОСБОРОЧНЫЙ ЦЕХ-ЭЛЛИНГ

Скоростное пассажирское судно на подводных крыльях «Комета 120М», которое строится на АО «Судостроительный завод «Вымпел», переведено в судосборочный цех-эллинг.

Закладка этого судна состоялась 19 декабря 2017 года. Согласно производственному плану, вторая «Комета» весной 2019 года должна быть введена в эксплуатацию.

Напомним, новое транспортное средство для Крыма создал Концерн «Калашников», входящий в состав Госкорпорации «Ростех». Проект был реализован при поддержке Минпромторга России.

В рамках реализации данного проекта Минпромторг России предусмотрел в государственной программе Российской Фе-

дерации «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» средства в объеме 1,24 млрд руб. на лизинг пассажирских судов для строительства трех судов на АО «ССЗ «Вымпел».

Данные средства были в установленном порядке внесены в уставный капитал ОАО «ОСК», после чего был заключен договор займа между АО «ОСК» и ЗАО «Гознак-Лизинг», а также договоры купли-продажи и лизинга между ЗАО «Гознак-Лизинг», АО

«ССЗ «Вымпел» и компанией-оператором.

Как пояснил генеральный директор Центрального конструкторского бюро по судам на подводных крыльях им. Р. Е. Алексеева Сергей Итальянцев, в настоящее время идет разработка линейки судов на подводных крыльях нового поколения, «что обеспечит развитие скоростных перевозок пассажиров по внутриобластным и межрегиональным маршрутам, а также перевозки вдоль морского и океанского побережий».



ПЕРСПЕКТИВЫ «КРАСНОГО СОРМОВА»

Завод «Красное Сормово» получил лицензию, дающую право на производство оборудования для атомных энергетических установок.

Получение лицензии подтверждает соответствие системы менеджмента качества предприятия высокими стандартами атомной отрасли и экологической безопасности и позволит «Красному Сормову» участвовать в конкурсных процедурах и претендовать на производство некоторых типов оборудования второго и третьего классов безопасности, применяемых на атомных станциях.

Стратегическим партнером ПАО «Завод «Красное Сормово» выступает АО «Опытное Конструкторское Бюро Машиностроения им. И. И. Африкантова». ПАО «Завод «Красное Сормово» вошло в состав Консорциума производителей тепломеханического оборудования, в котором одним из лидирующих участников является АО «ОКБМ им. И. И. Африкантова».

Как сообщили «Водному транспорту» на заводе, «сотрудничество с одним из ведущих предприятий атомной отрасли страны позволит заводу перенять опыт внедрения новых технологий — инструмен-

тов бережливого производства, направленных на систематическое повышение производительности труда, снижение себестоимости продукции, уменьшение сроков поставок, снижение прочих издержек и потерь производства».

Между тем власти Нижегородской области планируют создать особую экономическую зону на базе судостроительного завода «Красное Сормово». Так, сейчас уже разрабатывается «дорожная карта» по проекту, сообщил министр промышленности, торговли и предпринимательства региона Максим Черкасов.

«Прорабатывается возможность ОЭЗ промышленно-производственного типа на базе одного из судостроительных предприятий региона — завода «Красное Сормово». Идет согласование кандидатур в состав рабочей группы и разрабатывается проект «дорожной карты». Также формируется пакет предложений от заинтересованных сторон», — рассказал Черкасов. По его словам, активное участие в работе принимает

руководство завода и его основной акционер — Объединенная судостроительная корпорация (ОСК).

Черкасов напомнил, что область принимает участие в федеральном проекте по предотвращению загрязнения Волги, что в дальнейшем «будет способствовать активному развитию речного флота и, как следствие, — увеличению спроса на суда гражданского назначения».

Завод «Красное Сормово» основан в 1849 году, занимается, в частности, производством судов торгового флота, нефтегазового оборудования для наземных буровых установок, морских буровых платформ. Напомним, что 15 октября завод сдал заказчику пятое многоцелевое сухогрузное судно RSD59 «Пола Фива». К настоящему времени четыре сормовских сухогрузных теплохода данного проекта — «Пола Макария», «Пола София», «Пола Филофея» и «Пола Феодосия» — уже переданы заказчику и активно эксплуатируются в соответствии со своим назначением.

ЯРОСЛАВСКИЙ «КАПИТАН БАЛАШОВ» ПРИНЯТ КОМИССИЕЙ

Приемочная комиссия подписала акт приема-передачи пятого в серии из шести катера-бонопостановщика проекта «Капитан Балашов» в порту назначения Владивосток.

По поручению Федерального агентства морского и речного транспорта судно было построено на ПАО «Ярославский судостроительный завод» по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика» для ФГБУ «Морская спасательная служба» в рамках мероприятия «Строительство спасательного катера-бонопостановщика» подпрограммы «Морской и речной транспорт» госпрограммы «Развитие транспортной системы».

Катер построен по проекту А40-2Б-ЯР, разработанному ООО «Агат-Дизайн» совместно с ПАО «ЯСЗ». Судно предназначено для выполнения следующих операций: транспортировка средств ликвидации разлива нефти и нефтепродуктов в прибрежных морских, речных и озерных поисково-спасательных районах,

на акваториях бухт, заливов, морских и речных портов; локализация распространения пролитых нефтепродуктов с помощью постановки боновых ограждений и построения нефтесборных ордеров; ликвидация разливов нефти и нефтепродуктов путем их сбора в плавучие емкости и дальнейшая буксировка емкостей к месту приема береговыми или плавучими станциями; поиск и подъем с воды плавающих объектов и людей.



ПЛАВКРАН ПРОШЕЛ ОСМОТР

На «Верфи братьев Нобель» проведено доковое освидетельствование несамоходного плавкрана проекта Р-108.

На судостроительном и судоремонтном заводе «Верфи братьев Нобель» 19 октября 2018 года состоялся спуск несамоходного плавкрана проекта Р-108 после проведения докового освидетельствования донно-заборной арматуры судна.

Плавучий кран построен в г. Борна заводе «Нижегородский Теплоход» в 1979 году. Место приписки — г. Рыбинск. Класс судна: «О-ПР», материал корпуса: сталь.

Основные характеристики судна: длина — 45,10 м, ширина — 16,00 м, осадка в полном грузу — 1,12 м, осадка порожнем — 1,10 м.





ПЕРЕСЕЧЬ ЮЖНЫЙ ОКЕАН

Путешественник Федор Конюхов в ноябре 2018 года отправится в кругосветный переход на весельной лодке «Акрос»



Экспедиция стартует из Новой Зеландии, порт Данидин. За всю историю переходов на весельных лодках через океаны никому не удалось пересечь Южный океан и обогнуть мыс Горн на веслах. Маршрут разбит на три этапа, исходя из сезона в Южном полушарии (летние месяцы): ноябрь 2018 — старт из Новой Зеландии (порт Dunedin) до мыса Горн (Чили); декабрь 2019 — Чили (мыс Горн) — Австралия, мыс Луин (WA, Albany); декабрь 2020 — Австралия — Новая Зеландия.

«Эти широты известны как «Ревущие сороковые» и «Неистовые пятидесятые» из-за плохой погоды, штормовых ветров и больших волн. Айсберги могут встречаться в любое время года по всему Южному океану. По оценкам, в водах океана более 200 тысяч айсбергов длиной от 500 метров до 180 км и шириной до нескольких десятков километров. Учитывая температурные особенности, сильные ветры и то, что на первом этапе мне предстоит первому пройти по самому безлюдному месту на планете, важно было продумать все детали, — сообщил Конюхов на пресс-конференции, посвященной предстоящему кругосветному переходу. — Вместе с партнерами экспедиции — членами нашей команды компанией «АКРОС», АО «Беломортранс», «Золотой пляж», СКБ «Контур» и коллегами из «Сейхо Моторс» мы разработали план подготовительного этапа. Он занял больше полутора лет, мы просчитали технические

аспекты оборудования, нашли лучших специалистов для создания уникальных и совершенно новых систем выработки энергии, которых у меня будет на борту три — ветровая, солнечная и топливные картриджи. Многие члены нашей команды уже стали близкими друзьями, давно поддерживают нас и принимают активное участие в подготовке экспедиции. Мы вместе проводили тесты лодки и спуск на воду, ребята поедут со мной сейчас в Новую Зеландию. Команда работает слаженно и помогает во всех технических аспектах. Процесс установки всех навигационных приборов, средств связи, жизнеобеспечения занял



6 месяцев. Сам проект, от момента выдачи технического задания на проектирование лодки до сегодняшнего дня, занял полтора года».

Зимой океан замерзает до 65 градусов южной широты в Тихоокеанском секторе и 55 градусов южной широты в Атлантическом секторе, понижая поверхностные температуры значительно ниже 0 °С. Кроме того, на пути Федора Конюхова будет циклоническое движение штормов в восточном направлении и самые сильные средние ветры на Земле. Лодка должна выдержать испытание многочисленными штормами, обеспечить условия для выживания гребца, иметь несколько источников выработки электроэнергии. Иметь достаточный объем для хранения одежды, продуктов, запасных частей для перехода в 6 тыс. морских миль (протяженность первого этапа кругосветного перехода).

«Выжить в таких условиях можно только на специально

спроектированном судне. Нашей компанией было принято решение не только поддержать Федора Конюхова в данной экспедиции, но и помогать на всех этапах подготовки. Мы принимали участие в тестировании, деталях разработок и планируем следить за ходом переходов и болеть за Федора. Хочется отметить несколько российских рекордов: впервые на борту весельной лодки были установлены одни из самых эффективных солнечных батарей в мире. Кроме того, впервые Федор Конюхов будет использовать энергоустановку на топливных элементах, адаптированную для океанской весельной лодки. Создателем новой весельной лодки выступил британский дизайнер Филипп Моррисон», — отметил Игорь Некрасов, президент ГК «Беломортранс».

«Весельная лодка «Акрос» — это уникальное, специально спроектированное судно, которое с инженерной точки зрения вообрало в себя все самые последние достижения и разработки в области технического оснащения», — добавил Сергей Еременко, генеральный директор компании «Сейхо Моторс».

«Компания «АКРОС» и Федор Конюхов на протяжении многих лет являются партнерами и хорошими друзьями. Успехи нашей компании идут рука об руку с новыми рекордами Федора, и мы, также как и наш друг и вдохновитель, никогда не останавливаемся на достигнутом и стремимся к покорению новых вершин. Данный проект для нас особенный, так как лодка и наша компания носят одинаковые имена. Мы, несомненно,

испытываем чувство гордости и вместе с тем чувство повышенной ответственности. И благодаря тому, что строительством лодки занимались опытные знатоки и прогрессивные профессионалы своего дела, мы уверены, что лодка «Акрос» и Федор Конюхов готовы к покорению Южного океана», — прокомментировал Андрей Королев, генеральный директор ООО «АКРОС».

Если сравнивать с переходом через Тихий океан в 2013 году, то нынешний проект имеет большую энерговооруженность. Специалистами компании Rannoch Adventure была разработана система подогрева полов в каюте для отдыха. Федор имеет возможность установить таймер на термостате (максимум на 1 час) и подогреть спальное место. Эта система требует серьезного обеспечения электроэнергией, поэтому на лодке «Акрос» установлено три независимых источника выработки энергии (ветер, солнце и топливные картриджи). Также лодка максимально подготовлена к непредвиденным обстоятельствам, которые могут возникнуть во время экспедиции. Федор Конюхов, партнеры проекта, дизайнер и команда верфи понимают, что пройти океан, омывающий Антарктиду, и не попасть в шторм ураганной силы невозможно. Поэтому лодка создавалась по принципу спасательной капсулы, способной выдержать многодневные сильные волны и перевороты. По словам директора верфи Чарли Питчера, лодка выдержит любые удары океана», отметил Королев.



ИДЕИ ДЛЯ СТОЛИЦЫ

Власти Москвы получили от жителей более двадцати идей по внедрению системы городского речного транспорта. Жители просят, в частности, не делать слишком частых остановок, связать речной маршрутной сетью столицу с Московской областью и предусмотреть в водном транспорте бесплатный провоз велосипедов.

«На данный момент собрано более 20 предложений — все они будут внимательно рассмотрены и использованы в проработке маршрутов. Отзывы еще можно отправлять на почтовый адрес

pressdt@mos.ru. Авторы лучших идей обсудят их лично с заместителем мэра Максимом Ликсутовым», — сообщили в Департаменте транспорта столицы.

Жители просят предусмотреть

бесплатный провоз велосипедов и оборудовать суда специальными велостойками, как на Московском центральном кольце. Также горожане предлагают оборудовать все причалы города велопарковками.

Кроме того, по мнению жителей Москвы, в целях экономии времени транспорт не должен делать слишком частых остановок. По этой же причине предлагается разрешить пассажирам оплачивать проезд на берегу или непосредственно во время движения, а не на входе в речной транспорт.

Для разгрузки автодорог горожане просят связать скоростными регулярными маршрутами столицу с ближайшим Подмосковьем, а также внедрить маршруты, построенные «зигзагом», которые облегчат переправу через реку в условиях дефицита мостов.

СПУЩЕНО НА ВОДУ НОВОЕ ПРОМЕРНОЕ СУДНО

Спущено на воду промерное судно «ИРП-1», построенное на производственных мощностях ремонтно-механических мастерских ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Судно является узкоспециализированным объектом, который крайне необходим для выполнения государственного задания в части обеспечения безопасности судоходства. При его строительстве были учтены специфические особенности эксплуатации, наработанные в ходе многолетних гидрографических работ.

«ИРП-1» будет работать в бассейне Нижнего Дона.



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СУБСИДИИ ГТЛК В 2018 ГОДУ СОСТАВЯТ 5,9 МЛРД РУБ

Субсидии из федерального бюджета 2018 года в объеме 5,9 млрд руб. дополнительно получит Государственная транспортная лизинговая компания. Средства предназначены для финансирования программ лизинга гражданских грузовых и пассажирских судов.

Соответствующее решение принято главами Минпромторга и Минтранса России. Средства будут переведены со счета Минпромторга на счет Минтранса, который осуществляет управление ГТЛК от лица единственного акционера — Российской Федерации.

ГТЛК планирует дополнительно привлечь на рынке более 5 млрд руб., что позволит реализовать проекты строительства на российских верфях и передачи в лизинг судовладельцам 11 сухогрузов и двух пассажирских скоростных судов. Компании-лизингополучатели предполагается определить по конкурсу до конца 2018 года.

ДЕНЬГИ ДЛЯ ПРИМОРСКОГО КРАЯ

На строительство грузопассажирского судна для Приморского края направят более 3 млрд руб. Средства на его строительство уже предусмотрены Минтрансом России.

Как отметил заместитель министра транспорта России Алексей Семенов в ходе совещания под руководством зампредаседателя Правительства России — полномочного представителя президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева, основная задача — возобновить регулярное грузопассажирское сообщение между морскими субъектами Дальневосточного региона.

«ЗАЛИВ» ПОСТРОИЛ КОРПУСА ДВУХ ТАНКЕРОВ

Керченский судостроительный завод «Залив» построил корпуса двух универсальных морских танкеров с надстройками.

К данному моменту уже завершено формирование корпусов и надстройки заказов, установлено все необходимое приварное насыщение, погружено оборудование, выполняется подготовка к сдаче корпусов под электромонтаж. Все производственные этапы соответствуют срокам, оговоренным заказчиком, сообщили «Водному транспорту» на заводе.

За последние четыре года судостроительный завод «Залив» —

одно из крупнейших предприятий отрасли — более чем в шесть раз увеличил объемы производства. Предприятие обладает всем необходимым оснащением и техническими возможностями для строительства судов и кораблей любого класса и назначения. При этом, несмотря на то, что у предприятия имеется достаточная загрузка по судоремонту и изготовлению металлоконструкций, основная доля увеличения пришлась на заказы судостроения.



ПРЕДПРИЯТИЕ БУДУЩЕГО

В реконструкцию и развитие судоремонтного завода «Красная кузница» будет вложено 30 млрд руб. Инвестиционный проект ОСК получил статус приоритетного на заседании Комиссии по инвестиционной политике и развитию конкуренции в Архангельской области.

Проект реализуется в рамках утвержденной президентом России «Стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года».

«Итогом проекта станет создание на базе «Красной кузницы» современного судостроительного-судоремонтного предприятия с возможностью обеспечения среднего и текущего ремонта, сервисного обслуживания судов и кораблей судовладельцев Северо-Западного региона, организации производства элементов буровых платформ», — рассказал главный инженер «Красной кузницы» Алексей Пинаев.

Инвестиционный период определен в 17 лет. За это время, в частности, число рабочих мест на «Красной кузнице» должно вырасти в 11 раз: с нынешних 312

человек до 3600 сотрудников.

Из 30 млрд руб. 13 млрд руб. будет направлено на оборудование и 17 млрд руб. — на строительные-монтажные работы.

Проект по реконструкции и развитию завода предполагается реализовать в четыре этапа. На первом упор будет сделан на создание производства морской техники. Второй предусматривает создание объектов гражданского судостроения. На третьем и четвертом этапах планируется провести работы для поддержания компетенции предприятия в сфере ремонта кораблей и судов ВМФ.

На обновленном производстве будут применяться самые современные технологии, в том числе лазерная и комбинированная лазерно-дуговая сварка, будет установлена первая отечественная



автоматизированная модульная линия по изготовлению плоских секций.

«Реализация этого проекта для Архангельской области имеет стратегически важное значение. Новый этап в развитии «Красной

кузницы» позволит сохранить славные традиции соломбальской судовой верфи, обеспечит предприятию и его специалистам прекрасные перспективы», — отметил губернатор Архангельской области Игорь Орлов.

Судоремонтный завод «Красная кузница» был основан Петром I в 1693 году. Сегодня он является филиалом Центра судоремонта «Звездочка» и входит в Объединенную судостроительную корпорацию.

«ЗАКОНОТВОРЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА» ПРИНЕСЛА ПОБЕДУ НОВОРОССИЙЦАМ

Курсанты 4-го курса Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова направления подготовки «Юриспруденция» Артем Стрижко, Евгения Кастрыкина и Леонас Кундиус стали призерами Всероссийского конкурса «Моя законотворческая инициатива».

Основной целью проведения конкурса является привлечение молодежи к государственному управлению через ее участие в законотворческой деятельности, выявление, отбор и поддержка наиболее перспективных проектов молодежи для подготовки законодательных

инициатив для внесения в соответствующие комитеты Государственной думы Федерального собрания Российской Федерации.

Необходимость привлечения талантливой молодежи к изучению проблем парламентаризма, участию в государственном строительстве и управлении рассматривается как значительный вклад в пополнение кадрового резерва политических сил общества, построение правового государства, приумножение интеллектуального богатства — основу экономической и технологической безопасности России.

Курсанты ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова постоянно принимают участие в этом конкурсе и неоднократно становились призерами. Руководителем победителей конкурса текущего года стала доцент кафедры гражданского и международного права Людмила Сухомлинова.



КАК БЕЗОПАСНО ПЕРЕВЕЗТИ ПАССАЖИРА

В Государственном морском университете имени адмирала Ф. Ф. Ушакова прошла научно-практическая конференция, посвященная вопросам транспортной безопасности и качества оказания услуг в сфере организации пассажирских перевозок. Она была приурочена к празднованию Дня работника автомобильного и городского пассажирского транспорта. Организатором мероприятия выступила администрация города Новороссийска.

В конференции приняли участие профессорско-преподавательский состав университета, курсанты направлений подготовки «Юриспруденция», «Государственное и муниципальное управление» и перевозчики автотранспортных предприятий города Новороссийска.

На конференции присутствовали эксперты из администрации Новороссийска, ГИБДД и ФСБ. Активное участие приняли также сотрудники и преподаватели ГМУ им. Ушакова, включая проректора университета Евгения Хекерта.



С докладом на тему «Деятельность управления транспорта и связи муниципального образования город Новороссийск в сфере организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом» выступил Виктор Гончаров, начальник Управления транспорта и связи администрации Новороссийска. Об особенностях реализации полномочий Федеральной службы безопасности по контролю исполнения требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности в сфере организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом рассказал Юрий Банников, сотрудник УФСБ России по Краснодарскому краю. С докладом на тему «Проблемы качества обслуживания населения в процессе организации пассажирских перевозок

перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом рассказал Юрий Банников, сотрудник УФСБ России по Краснодарскому краю. С докладом на тему «Проблемы качества обслуживания населения в процессе организации пассажирских перевозок



автомобильным транспортом в муниципальном образовании город Новороссийск» выступила Сюзанна Абрамян — доцент кафедры теории и истории государства и права ГМУ. Проблемам обеспечения транспортной безопасности субъектами транспортной инфраструктуры был посвящен доклад Шкановой Анастасии Михайловны — магистранта 2-го курса направления подготовки «Юриспруденция».

Второй частью мероприятия явилось награждение профессорско-преподавательского состава университета, а также лучших работников предприятий автомобильного пассажирского транспорта грамотами главы муниципального образования Игоря Дяченко.

ПЕТРОВСКИЙ БАЛ В «УШАКОВКЕ»

В «Ушаковке» состоялся Петровский бал, ежегодное мероприятие, которое собирает курсантов университета, учащихся Транспортного и Морского колледжей.

Открывает бал по традиции Петр I со своей свитой: Меншиков Александр Данилович торжественно зачитывает указ о том, как следует отрокам провести время, для бала отведенное, и провозглашает «Балу быть!»; а фрейлины и сама императрица Екатерина I приветствуют всех участников и гостей.

Подготовка к вечеру начинается задолго до того, как будет официально названа дата бала. Наставник от каждого факультета набирает команду танцоров-первокурсников, которые в ходе репетиций полностью погружаются в атмосферу прошлых веков: тренер разучивает с ними танцы, придумывает

эффективные образы, обучает балльному этикету.

Бал в университете — это не только запоминающееся событие, но и дружеское соревнование между факультетами в разных номинациях, поэтому участники стараются удивить и поразить жюри. Каждый факультет нашел свой неповторимый стиль.

Судоводители сохранили все традиции классического вальса в движениях, которые смогли прекрасно совместить с современной медленной композицией. Команда Института морского транспортно-менеджмента, экономики и права перенесла всех присутствующих на балу в сказку о прекрасных принцессах и смелых принцах, взяв за основу трогательные истории любви из мультипликационных фильмов Уолта Диснея.

Транспортный и Морской колледжи впервые принимали участие, но волнение нисколько не помешало самым юным курсантам достойно выступить.

Команда Судомеханического факультета поразила сложностью и неординарностью постановки



от самого смелого тренера Александра Белого, за что и была награждена в номинации «Лучшая композиция».

Принцессы из Института морского транспортного менеджмента, экономики и права стали победителями в номинации «Лучшее дефиле».

Не только факультет мог стать победителем, но и лучшая пара, блиставшая в составе команды, могла побороться за звание Короля и Королевы бала. В этом году жюри очаровала пара факультета Эксплуатации водного транспорта и судовождения, ставшая короно-

ванной парой вечера, — Милена Гумерова и Никита Коршев.

«И красавицы бывают умницами!» — так гласит еще один конкурс, в котором принимает участие самая грациозная девушка от каждого факультета. Участникам предстояло пройти испытание и без ошибок ответить на вопросы обо всех тонкостях балльного этикета. Дарья Андреевская, курсант Института морского транспортного менеджмента, экономики и права, показала замечательный результат, одержала победу и была лично награждена Петром I.

