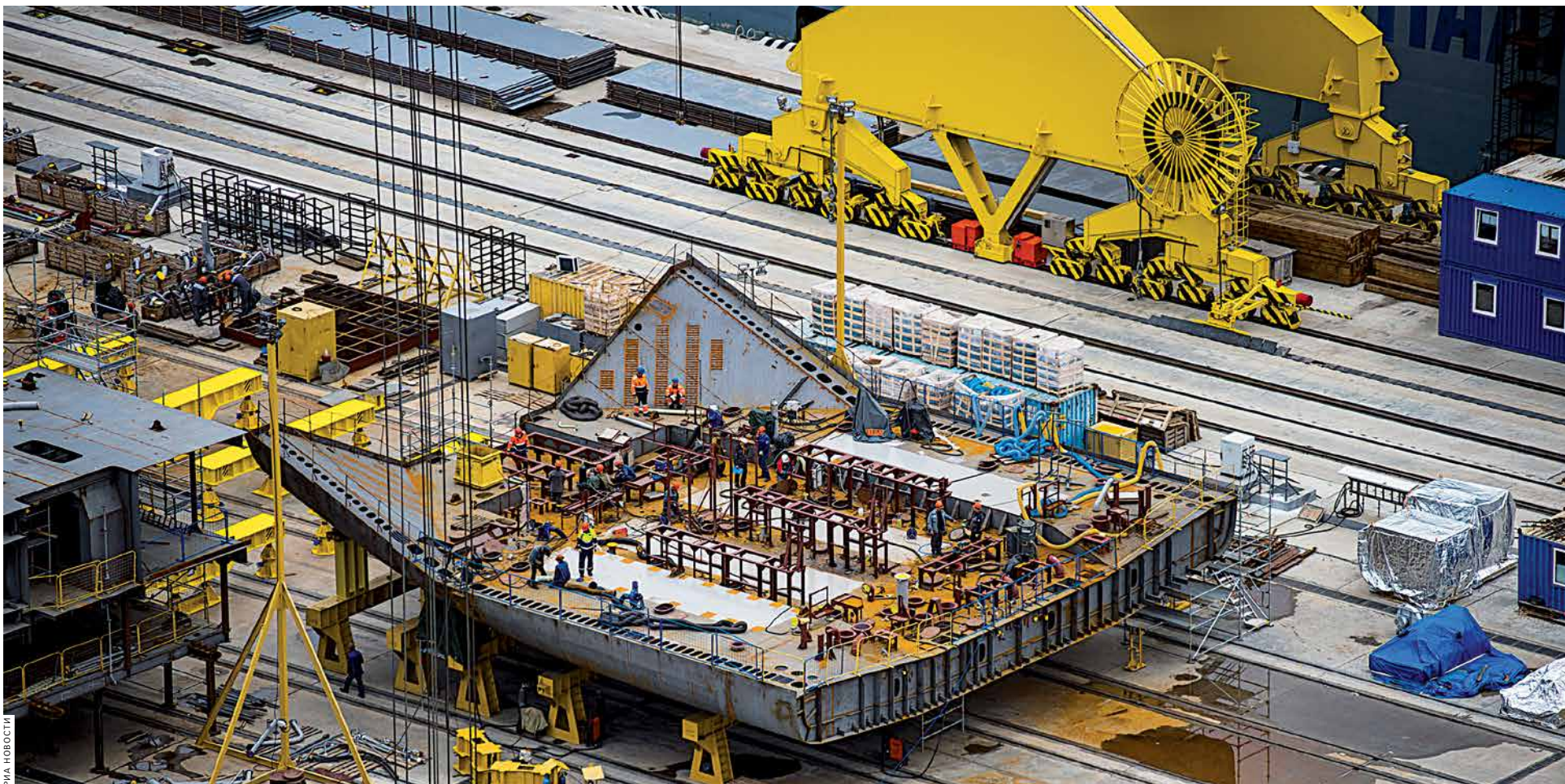


**ОТРАСЛЬ /** Что нужно для развития отечественной судоремонтной промышленности на Дальнем Востоке

# На родном берегу



**Анна Бондаренко,**  
ДФО

Все чаще стали появляться сообщения о том, что зарубежные верфи отказываются от ремонта российских судов. При каких условиях отечественные судоремонтные предприятия смогут заменить иностранные? Об этом «РГ» спросила Германа Зверева, президента Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ), которая еще год назад разработала программу развития отрасли.

*Могут ли российские верфи в новых условиях закрыть потребности рыбаков в судоремонте?*

**ГЕРМАН ЗВЕРЕВ:** В России в основном ремонтируют малотоннажные рыбопромысловые сейнеры, а вот в сегментах средне- и крупнотоннажных, а также транспортных судов услугами отечественных поставщиков пользуется менее половины. Сегодня на Дальнем Востоке нет предприятий, способных в полном объеме выполнить комплексное межрейсовое техническое обслуживание высокотехнологичного флота. Так, в порту Славянка остался один на весь Дальний Восток плавучий

док с грузоподъемностью более 8000 тонн, а причальные стенки, подходящие для крупнотоннажных судов, в достаточном количестве отсутствуют.

По нашим оценкам, мощность докового судоремонта в регионе — 12–60 объектов в год, тогда как потребность

в секторе ситуации «уплывают» за рубеж. Именно поэтому ВАРПЭ последовательно выступает за развитие судоремонтного потенциала внутри страны. Мы считаем это одной из приоритетных задач для развития не только рыбной отрасли, но и всего Дальнего Востока.

### АКЦЕНТ

**СТОИМОСТЬ РЕМОНТА 62 СУДОВ  
В КИТАЕ И КОРЕЕ В 2020 ГОДУ  
ПРЕВЫСИЛА 107,5 МИЛЛИОНА  
ДОЛЛАРОВ. ТАКИЕ ДЕНЬГИ МОГЛИ БЫ  
ИДТИ В РОССИЙСКУЮ ЭКОНОМИКУ,  
НО ПОКА «УПЛЫВАЮТ» ЗА РУБЕЖ**

только по рыбопромысловикам составляет 160. Именно поэтому в 2018–2021 годах более двух третей российского крупно- и среднетоннажного флота, а это около 400 судов, ремонтировали и модернизировали за рубежом. Согласно данным импортных таможенных деклараций, статистическая стоимость ремонта 62 судов в Китае и Корее в 2020 году превысила 107,5 миллиона долларов. Такие деньги могли бы идти в российскую экономику, но из-за сложившейся

Но пока, на наш взгляд, в основных стратегических документах страны этой проблеме не уделено должного внимания. Например, стратегия развития отрасли на региональном уровне принята только на Камчатке.

*В августе помощник президента РФ Максим Орешкин провел на Камчатке совещание, на котором обсуждались возможности судостроения и судоремонта. В прошлом году ВАРПЭ предло-*

*жила минпромторгу РФ разработать и принять программу развития судоремонтных мощностей в России до 2030 года, где особое место тоже отводилось Камчатке. Почему именно ей и какие еще регионы могут подключиться к программе?*

**ГЕРМАН ЗВЕРЕВ:** Петропавловск-Камчатский расположен в самой выгодной локации по отношению к двум главным промысловым районам — охотоморскому и берингоморскому. Это дает ему огромное преимущество перед иностранными конкурентами. За счет сокращения расходов на переходе судна из Петропавловска-Камчатского или из других мест в Пусан судоремонт на Камчатке экономически более привлекателен. Сейчас такой переход «встает» рыбакам

в 100–200 тысяч долларов за одно судно, что сопоставимо со стоимостью малого рыболовного траулера.

Подключить к программе также можно Приморский край, где расположено несколько предприятий и есть возможности для образования производственных кластеров. Тут нужно развивать действующие центры обслуживания флота, способные предложить свыше 2000 метров причальных стенок.

*В чем суть предложенной ВАРПЭ программы?*

**ГЕРМАН ЗВЕРЕВ:** Она включает комплекс мероприятий и мер господдержки. В частности, создание в рамках национального проекта «Производительность труда» центров подготовки специалистов судостроения и судоремонта, а также предоставление грантов на приобретение и

**Необходимость обслуживания флота будет только нарастать, ведь к 2026 году отечественные верфи должны сдать 105 суперсовременных судов.**

возведение доков. Предусмотрено добавление доков в положения о судовом утилизационном гранте, выделение профильным предприятиям мест для стоянки ремонтируемых траулеров за пределами и в пределах территории морских портов, обеспечение таких стоянок необходимым объемом электроэнергии, путями подъезда автотранспорта и иной инфраструктурой.

Для создания на Камчатке центра комплексного обслуживания рыбопромыслового флота потребуется около 15 миллиардов рублей и примерно 300–350 высококвалифицированных специалистов. Но если проект будет успешно реализован, Камчатка получит до пяти миллиардов рублей добавки в региональный валовый продукт ежегодно, то есть в пять раз больше, чем сейчас. Участие в программе может быть интересно как крупным инвесторам из смежных отраслей, так и рыбопромышленникам.

**Герман Зверев: Хорошая мера поддержки российских судоремонтных предприятий — снижение цен на услуги за счет отмены НДС.**



# ТЕХНИКА / Как отечественная судовая радионавигация реагирует на вызовы Верный курс в море санкций

Сергей Набивачев, ДФО

Бесперебойное курсирование морских судов жизненно важно для экономики дальневосточных регионов. Оно невозможно без надежной работы сложного навигационного оборудования и устойчивой связи. Технику необходимо своевременно обслуживать, что особенно непросто в условиях санкций. Руководитель филиала петербургской компании «Связь и Радионавигация» во Владивостоке Евгений Юдин рассказал о тенденциях, сложившихся в специфической отрасли судового навигационного оборудования, и о том, как отечественные компании справляются с задачами в современных реалиях.

*Евгений Николаевич, какова специфика работы вашей компании в Дальневосточном регионе?*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** Мы занимаемся поставками и обслуживанием, а также компонентным ремонтом судового оборудования радио, навигации, автоматки, спутниковой связи. Головной офис находится в Санкт-Петербурге. Мы представлены во многих регионах страны, в том числе в Сахалинской области и Приморском крае. Филиал во Владивостоке существует уже четвертый год. Сотрудники подразделения выезжают по заявкам по всему Дальнему Востоку, а также проводят работы в Южной Корее. Например, недавно завершили ретрофит (модернизация с добавлением новых технологий) нескольких судов российских судовладельцев в Пусане. Мы регулярно обслуживаем флот крупных компаний и учреждений, работающих на Дальнем Востоке: «Газпрома», FESCO, Морспасслужбы, группы компаний «Русский краб» и «Интеррыбфлот», «Русской рыбопромышленной компании» и многих других.

*Какие последние тенденции и новые проблемы в вашей отрасли вы могли бы отметить?*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** В обслуживании изменился вектор развития в сторону поиска альтернативных решений. Фактически мы отталкиваемся от потребностей заказчиков и реализуем идеи для решения проблем, которые раньше не возникали. Так, недавно производитель заблокировал возможность клонирования антенн Inmarsat всем сервисным представителям России. Антенна входит в состав системы для обеспечения спутниковой связи и оповещения о бедствии. В случае выхода из строя ее невозможно заменить, а значит, судно не может совершить дальний переход по правилам безопасно-



«СВЯЗЬ И РАДИОНАВИГАЦИЯ»

сти судоходства. Мы нашли возможность клонирования самостоятельно! При условии, что старая антенна не уничтожена, можем сгенерировать нужную строчку кода.

Набирает популярность услуга ремонта оборудования вместо его замены на новое, поэтому мы открыли ре-

лись с мелкими, но неприятными проблемами. Это, например, недостаточное количество разъемов, разные интерфейсы передачи данных у разных производителей. Часто приходилось искать лазейки и прибегать к хитростям. Из любой ситуации есть выход: почему бы не соз-

## АКЦЕНТ

### ВАЖНО «ПОЙМАТЬ ВОЛНУ» И СОСТАВИТЬ ДОСТОЙНУЮ КОНКУРЕНЦИЮ УШЕДШИМ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ ОБОРУДОВАНИЯ СВЯЗИ, НАВИГАЦИИ И АВТОМАТИКИ

монтные отделы почти в каждом городе присутствия и увеличили штат существующих.

*Кто в нынешних условиях поставляет оборудование?*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** Традиционно основные производители — компании Европы и Северной Америки, а также некоторых азиатских стран. Однако цепочки поставок претерпели изменения, что отразилось на стоимости многих позиций. Нельзя не отметить присутствие на рынке российских производителей, без которых тяжело представить сегодняшнюю работу. Например, это «Пермская научно-производственная приборостроительная компания», концерн «ЦНИИ «Электроприбор», ЦНИИ «Курс», ТД «Сантэл-Гранит», компания «НавМарин», НПФ «Морсвязьавтоматика», НПФ «МРС Электроникс». Мы также производим оборудование под собственным брендом: от периферийных устройств до системы контроля топлива.

*Расскажите о собственных разработках подробнее.*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** При работе на судах инженеры сталкива-

**Евгений Юдин: Из любой ситуации есть выход. Почему бы не создать так необходимые блоки самим под наши нужды и нужды заказчиков?**

сложив их, можешь создать уникальное устройство, которое закроет все проблемы как технических специалистов, так и экипажа.

*Как на вашу работу повлияли санкции?*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** Большинство производителей ввели ограничительные меры на поставки оборудования в Российскую Федерацию, а в некоторых категориях запретили устанавливать устройства на суда под флагом России даже в зарубежных портах. Многие иностранные компании также закрыли представительства в нашей стране.

С февраля на рынке, в том числе судового оборудования, происходила паника, которая спровоцировала резкий рост цен еще и на фоне волатильности курса рубля и поиска новых логистических цепочек. Но мы смогли в короткий срок наладить поставки оборудования через партнеров и посредников. Сейчас отгрузки товаров идут в штатном режиме. Да, не все бренды представлены такой широкой линейкой продуктов, как до ввода санкций, но подавляющее большинство

оборудования завозится по параллельному импорту. Порой производитель бывает даже больше заинтересован в нем, чем потребитель.

В ближайшее время выведем на рынок целый ряд товаров из Турции и Китая на замену европейского оборудования. Уже завезли несколько образцов — от портативных радиостанций до радаров. Все они проходят испытания на прочность и от наших инженеров, и от органов сертификации на соответствие стандартам Российского морского регистра. Сертификат типового одобрения уже получил упрощенный регистратор данных рейса от турецкого производителя Ocean Voyager.

Помимо проблем с поставками компании столкнулись с отсутствием официальной гарантии производителя, запретами на официальную поддержку оборудования, лишились доступа к документации.

*А как изменились цены на ваше оборудование?*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** Несмотря на относительно невысокий курс валют цена на оборудование не уменьшилась, а даже выросла. Работа ведется по сложной цепочке взаимосвязанных сделок, а не напрямую с производителем. Усложнилась задача по поиску логистических решений. Из-за небольшого перерыва в поставках образовалась очередь на самые востребованные позиции. Помимо этого дистрибьюторы закладывают возможные риски отказа оборудования в его конечную стоимость из-за лишения официальной гарантии и поддержки от производителей.

Значительно повысился спрос на ремонт и восстановление техники. В условиях небольшого дефицита и возможности поставок единичных позиций мы предлагаем провести ремонт в том числе на компонентном уровне. Это не только значительно быстрее, но и дешевле. Тем более что компания оказалась подготовлена. В

наличии у нас огромный склад сменно-запасных частей, старого или неотребовавшегося оборудования, собственные разработки плат, навыки доработки существующих схем и золотые руки наших инженеров по ремонту.

*Повлияла ли необходимость параллельного импорта на сроки поставок?*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** Существенный минус параллельного импорта — значительное увеличение сроков поставок. Но тут мы стараемся сработать на опережение и налаживаем непрерывный поток поставок с учетом наших прогнозов на спрос. У нас уже появляется складской запас. То есть мы возвращаемся к привычному ритму работы без дефицита различных позиций оборудования.

*Каковы, на ваш взгляд, перспективы российских производителей?*

**ЕВГЕНИЙ ЮДИН:** В условиях низкой конкуренции в силу ухода европейских брендов замедлится развитие и усовершенствование существующего оборудования российских производителей. Но в любом случае сложившаяся ситуация дала толчок для развития этих отечественных компаний, в том числе привела к расширению линейки. Отмечу, что есть определенные меры поддержки, в том числе по части госзаказа, в отношении поставки товаров российского производства.

На ближайшие год-два прогнозируется перераспределение рынка. Важно «поймать волну» и составить достойную конкуренцию ушедшим производителям оборудования связи, навигации и автоматки. Иначе находчивые китайцы в короткое время смогут заполнить эту нишу. Как следствие вектор развития сейчас именно в этом направлении. В наших с вами силах не только преодолеть трудности, но еще и выйти из них победителем. Глядишь, и мы сами начнем поставлять оборудование в Европу. ●



«СВЯЗЬ И РАДИОНАВИГАЦИЯ»

**Без своевременного обслуживания и компонентного ремонта судового оборудования радио, навигации, автоматки, спутниковой связи невозможно бесперебойное курсирование морских судов. А оно жизненно важно для экономики Дальнего Востока.**



«СВЯЗЬ И РАДИОНАВИГАЦИЯ»



**ПРОМЫШЛЕННОСТЬ /** Могут ли российские верфи нарастить объемы строительства

# Корабелам приготовиться



**Вадим Иванский,**  
Приморский край

**М**инпромторг России проводит комплексную оценку судостроительных предприятий. Специалисты ведомства выясняют, какие заводы могут реализовать перспективный заказ на строительство рыбопромыслового флота в рамках реализации второго этапа инвестквот.

## Заказ для Приморья

Часть судов готовы построить на верфях Приморья. Рассмотреть такую возможность предложил губернатор Приморского края Олег Кожемяко во время встречи с заместителем председателя правительства — министром промышленности и торговли РФ Денисом Мантуровым в начале декабря.

Глава региона рассказал о реализации первого этапа проекта по строительству судов под инвестиционные квоты на верфях края. Два предприятия взяли заказ на 14 краболовов. Два из них уже сданы заказчику, а три — спущены на воду. Остальные строят по графику. Производственные мощности заводов, по словам Кожемяко, позволяют осуществить закладку от 30 до 40 корпусов судов в течение пяти лет. Сам проект послужит стимулом к развитию судостроительных предприятий, увеличению их конкурентоспособности и сохранению кадрового потенциала в регионе.

— Опыт у приморских корабелов огромный. Наши верфи строят суда самых разных типов. Эти знания передавались из поколения в поколение, и сейчас важно сохранить такие нужные стране компетенции, обеспечить предприятия заказами, — подчеркнул Кожемяко.

Денис Мантуров отметил, что минпромторг рассматривает в том числе и предприятия Дальнего Востока, которые уже наработали компетенции на первом этапе инвестквот.

— В настоящее время законопроект по второму этапу и строительству судов находится в разработке, — прокомментировал министр.

По предварительным данным, планируемый перспективный портфель заказов включает более 70 судов, 35 из которых предназначены для ловли краба.

## Подводные камни

Тем временем первый этап проекта проходит не слишком «гладко»: часть флота строится с задержками, которые в условиях санкций могут стать еще дольше.

Общий объем заказов от компаний, участвовавших в программе инвестиционных квот и покупке квот на краба на аукционах, составил 105 судов. Девять из них, по данным, озвученным во время VII Восточного экономического форума, введены в эксплуатацию, еще девять сдадут до конца года. Строят в том числе 38 рыболовов и 32 краболова.

Возникшие задержки вполне объяснимы: у большинства российских гражданских судостроителей долго не было масштабных заказов. А когда они появились, возникли сложности — не хватало компетенций, рабочих рук, научно-производственной базы.

Теперь прибавились и сбои в привычных логистических цепочках, часть иностранных поставщиков отказывается продавать судовое оборудование.

В минпромторге между тем подсчитали, что зависимость от иностранного оборудования — добывающего и обрабатывающего — достигает 60 процентов, то есть ввозить его пока точно придется.

Опытным путем корабелы выявили и другие проблемы, одна из которых связана с налогообложением.

Согласно изменениям, внесенным в Налоговый кодекс РФ в 2018 году, заказчик заключает с верфью контракт и ведет по нему авансирование со ставкой НДС ноль процентов. При этом заводы, исполняя контракты, закупая материалы, комплектующие и привлекают субподрядчиков с применением ставки НДС 20 процентов. Вернуть их они смогут, но только после того как заказчик получит судно и зарегистрирует его в соответствующем реестре.

Срок строительства судна — три-пять лет, и все это время предприятия необходимо покрывать дополнительные 20 процентов из собственных средств.

Если портфель заказов верфи состоит из нескольких проектов и составляет, допустим, 15 миллиардов рублей, заводу необходимо привлечь на несколько лет дополнительное финансирование в объеме, превышающем два миллиарда рублей. Это может вызвать сложности: деньги нужно брать в кредит или изымать из бюджета предприятия, сокращая расходы.

Как вариант — можно внести в законодательство поправки, подобные действующим в авиационной промышленности. Там импортные комплектующие под конкретный проект или заказ оформляются на российской таможне по ставке НДС ноль процентов. То есть предприятие не имеет такого обременения. Судостроители, которые покупают, например, пропульсивные установки, могли бы сэкономить значительные суммы. Дополнительных средств из бюджета РФ на это не потребуется.

Аналогичная проблема характерна и для судоремонта, разве что в меньших финансовых масштабах. Предложения о введении нулевой ставки НДС на ремонтные работы для отечественного флота на российских верфях обсуждаются с 2019 года. В марте 2022-го минпромторг направил соответствующее обращение премьер-министру России Михаилу Мишустину. В августе стало известно, что минпромторг и минфин договорились обнулить НДС на услуги по ремонту судов. Но есть ус-

ловие: с заводами будут заключены инвестиционные соглашения, обязывающие их вкладывать прибыль в развитие предприятий.

Теперь судоремонтникам остается ждать, когда в Налоговый кодекс РФ будут внесены необходимые поправки.

## Общая потребность

Возможно, проблема обострится в ближайшие годы, когда различным отраслям промышленности потребуется больше судов. Так, по расчетам минпромторга России, к 2035 году в стране планируется построить до 1500 кораблей.

Как заявил на одной из сессий ВЭФ-2022 замглавы ведомства Виктор Евтухов, серьезным вызовом может стать возведение крупнотоннажников. Планируется, что строительство большинства из них возьмет на себя расположенный в Приморье судостроительный комплекс «Звезда».

— С флотом средней тоннажности дела обстоят лучше, у нас много верфей. Наиболее востребованы в последние годы суда класса «река — море», где мы имеем хорошие компетенции. В этом плане проблем не испытываем, — отметил Виктор Евтухов.

Основной объем заказов будет проходить по лизинговой программе, которая недавно была пересмотрена. Объем ее финансирования составляет около 500 миллиардов рублей. Из них 280 миллиардов планируется

**Если изменения в Налоговый кодекс РФ не внесут, в момент сдачи судов верфи окажутся в условиях жесткого дефицита средств.**

привлечь из Фонда национального благосостояния.

Вместе с тем необходима модернизация российских верфей.

— Если мы хотим строить суда сами, другого выхода нет. После того как были введены санкции, нам необходимо существенно вкладывать средства в судостроение. Это обязательное условие для дальнейшего развития, иначе будет сложно конкурировать с ближайшими соседями в дальневосточном регионе — Китаем и Южной Кореей, — пояснил замглавы минпромторга РФ.

Обновление верфей потребует вложения как минимум 400–500 миллиардов рублей. Подразумевается, что это будут деньги банков и субсидии из бюджета РФ. Детали станут ясны после того как все предприятия представят экономическое обоснование своих инвестиций для развития судостроительных мощностей. ●

## КСТАТИ

В ноябре Государственная дума РФ приняла во втором чтении проект общероссийского бюджета на 2023-й и плановый период 2024 и 2025 годов. По федеральному проекту «Стимулирование спроса на отечественную продукцию судостроительной промышленности» будет выделяться по 3,5 миллиарда рублей ежегодно.





На Балтийском судостроительном заводе на воду спустили атомный ледокол «Якутия». Это третий из пяти ледоколов проекта 22220, которые должны заменить в Северном Ледовитом океане советские атомные суда типа «Арктика» и «Таймыр». «Якутию» заложили в Санкт-Петербурге в конце мая 2020 года. Строительство планируют закончить в декабре 2025-го. Ледокол будет обеспечивать навигацию по Северному морскому пути, в том числе проводить рыболовные траулеры с Дальнего Востока в европейскую часть России и обратно. Предполагаемый срок службы «Якутии» — 40 лет.

## На родном берегу

**A1** Изначально наши предложения поддержало руководство Камчатского края. Затем они нашли поддержку на федеральном уровне.

Как было отмечено, в августе поручение разработать комплексный план модернизации судоремонта в регионе дал Максим Орешкин, а в сентябре, в ходе совещания на Камчатке, поддержать соответствующие проекты в крае пообещал глава государства.

На фоне санкций актуальность наших предложений возросла. Стоимость ремонта в Азии увеличилась (это последствия роста цен на металл и топливо), а европейские предприятия для российских компаний оказались фактически закрыты. При этом необходимость обслуживания флота будет только нарастать, ведь к 2026 году отечественные верфи должны сдать 105 суперсовремен-

ных судов. Все те, кто выступал за скорейшее продолжение строительства крупнотоннажного флота, попали в свою же ловушку: теперь они «инвестируют» в развитие зарубежных верфей, поскольку возможности российского судоремонта ограничены. Сейчас как никогда важно создать сильную судоремонтную базу. При планировании очередного этапа строительства траулеров необходимо учитывать, где они будут обслуживаться. Ведь без качественного и своевременного сервиса новый флот не сможет работать, а значит, все зря.

*На взгляд ВАРПЭ, какие меры лучше всего могут поддержать развитие отечественной судоремонтной отрасли?*

**ГЕРМАН ЗВЕРЕВ:** Хорошая мера поддержки — снижение цен на судоремонт за счет отмены НДС. Сейчас цена услуг

любого профильного завода складывается из себестоимости, уровня рентабельности и налога на добавленную стоимость. В соответствии с подпунктом 23 пункта 2 статьи 149 Налогового кодекса РФ не подлежат налогообложению ремонт и техническое обслуживание судов в период стоянки в портах, а также классификация и освидетельствование. Такие работы по демпинговым ценам выполняют мелкие компании, которые имеют нулевую ставку по НДС, но не несут нагрузку по содержанию основных фондов судоремонта.

В августе вице-премьер — министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров на совещании о развитии судостроительной промышленности доложил президенту, что правительство совместно с минфином нашли решение и готовят соответствующие поправки в На-

логовый кодекс. Кстати, эта мера предусмотрена в национальной программе социально-экономического развития ДФО до 2024-го и на перспективу до 2035 года.

Кроме того, мы предлагаем упростить административные регламенты Федеральной таможенной службы при оформлении судового комплекующего оборудования и разрешить его беспошлинный ввоз для проведения ремонта на территории России. Но, конечно, здесь важна комплексная стратегия развития этого сектора экономики. ●

### ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПЛАН ЗАКАЗОВ ДЛЯ РОССИЙСКИХ ВЕРФЕЙ ДО 2035 ГОДА

Источник: минпромторг РФ



КОЛИЧЕСТВО СУДОВ

**1500**  
ЕДИНИЦ

СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА

**500** МЛРД  
РУБЛЕЙ



### РЕАЛИЗАЦИЯ ПЕРВОГО ЭТАПА ИНВЕСТИКВОНТ НА 1 ЯНВАРЯ 2022 ГОДА

Источник: Счетная палата РФ

	ПЛАН, ЕД.	ФАКТ, ЕД.
СУДА	26	9
ПЕРЕРАБАТЫВАЮЩИЕ ЗАВОДЫ	24	21
ВСЕГО ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ	129	30

## ТРАНСПОРТ / Регионы ДФО свяжет новый паром

### Еду в Магадан

Валерий Голубев, ДФО

В феврале 2023 года начнутся ходовые испытания грузопассажирского парома «Петропавловск», который сейчас строят керченские корабельщики. Судно свяжет единым маршрутом сразу четыре региона Дальнего Востока — Магаданскую и Сахалинскую области, Камчатский и Приморский края. Эти субъекты вот уже более 30 лет не имеют морского пассажирского сообщения.

Базироваться паром будет в Петропавловске-Камчат-

ском. Именно жители Камчатки и Колымы с нетерпением ждут его выхода на маршрут. Планируется, что «Петропавловск» удешевит сообщение между севером и югом округа и упростит логистику. К тому же путешествие на таком виде транспорта может превратиться в полноценный морской круиз, ведь путь от Магадана до Владивостока займет около семи дней. На борту одновременно могут находиться 150 пассажиров и 50 автомобилей.

— Мы будем выступать с инициативой, чтобы на регу-

лярной основе был запущен рейс по маршруту Магадан — Владивосток, — отметил заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области Сергей Красоткин. — У нас паром сможет швартоваться в морском торговом порту, а значит, работы по дополнительному обустройству причала не потребуются.

Для завершения строительства «Петропавловска» правительство России увеличило стоимость госзаказа с 3,1 до 3,8 миллиарда рублей. ●

## ОБРАЗОВАНИЕ / В Хабаровске готовят корабелов для дальневосточных верфей

### Пусть меня научат!

Юлия Гарднер,  
Хабаровск

Хабаровский колледж водного транспорта впервые в городе начал подготовку специалистов по заказу Хабаровского судостроительного завода и Ремонтно-эксплуатационной базы флота. Соглашение о сотрудничестве с верфями образовательное учреждение заключило в рамках федерального проекта «Профессионалитет».

— Договор дает учащимся возможность получать дополнительную ежемесячную стипендию от работодателя вдобавок к основной. Благодаря этому ребята могут проходить практику на предприятии, не отвлекаясь ни на что другое, — отметила замдиректора колледжа по учебной работе Ольга Лебедева.

Отбор велся строго. Представители РЭБ флота, например, проводили собеседование с каждым поступающим. Они выбрали восемь человек, обу-

чающихся по специальности «Судостроитель-судоремонтник металлических судов». К ним прикрепили наставника, который на практике подробно объясняет тонкости производства и отвечает на вопросы.

А вот по договору с Хабаровским судостроительным заводом обучаются 17 человек. Интересно, что среди них есть и девушка. После выпуска ребята будут трудоустроены на предприятиях, с которыми колледж заключил договор. ●