

# 

ЯНВАРЯ 2020 года №1 (13007)

Выходит один раз в месяц

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

# TPAHCIOPT

Отраслевая газета «Водный транспорт» основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота 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».

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА



АТОМФЛОТ: БОЛЬШЕ ПРОВОДОК — БОЛЬШЕ ТОННАЖ

CTP. 2



«НАШИ РЕБЯТА ИДУТ РАБОТАТЬ НА ЛЕДОКОЛЫ...»



СЕРГЕЙ ГАЙДАЕВ: «СТРОИТЕЛЬСТВО БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА НЕ ПРЕПЯТСТВУЕТ СУДОХОДСТВУ»



БАРЖИ ДЛЯ «ПЕТРОТАНКЕРА» СТР. 4

#### V 75 DETINO REDIVION DOCETLI

оряки, речники и корабелы с первых дней Великой Отечественной войны были в боевом строю. В течение первых месяцев войны ВМФ СССР пополнился сотнями мобилизованных гражданских судов. Северный флот получил сначала 122 судна, а потом еще 123, Черноморский — 84 судна, Балтийский — более 200, причем 186 из них были переоборудованы под военные задачи корабелами Ленинграда. Водники передали в речные флотилии более тысячи самоходных и несамоходных судов. Объем работ силами судоремонтных и судостроительных заводов и экипажей был выполнен просто колоссальный — это не



# НОВЫЙ ТОПЛИВНЫЙ РЕЖИМ

В соответствии с требованиями Конвенции МАРПОЛ с 1 января 2020 года вступили в силу ограничения по содержанию серы в судовом топливе. Высокосернистое бункерное топливо запрещено к использованию на морском транспорте. На фоне новых жестких экологических ограничений судоходство пока что не испытывает непреодолимых трудностей, российские порты функционируют в штатном режиме.

1 января 2020 года в соответствии с требованиями Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) содержание серы в судовом топливе ограничивается до 0,5%. Балтийский регион уже был готов, так как ранее в 2015 году содержание серы в судовом топливе в зонах ЕСА было ограничено до 0,1%.

Накануне введения ограничений озвучивались прогнозы, что продажи в российских портах на высокосернистый мазут сойдут на нет, а конвенционное топливо будет в существенном дефиците

из-за возросшего на него спроса. Тем не менее спустя две недели после наступления знаковой даты высокосернистый мазут в балтийских и дальневосточных портах по-прежнему пользуется спросом.

Как уточняют участники бункерного рынка, в Балтийском регионе покупателями высокосернистого мазута являются судовладельцы флота, оборудованного скрубберами, в Дальневосточном затрудняются ответить, оборудованы ли бункеруемые суда скрубберами и при каких условиях они будут сжигать топливо. В Южном регионе высокосернистый мазут

не пользуется спросом для бункеровки и используется только для блендирования (смешения нефтепродуктов).

Приэтом участники бункерного рынка отмечают, что конвенционное топливо стандарта VLSFO есть в наличии у многих компаний, и дефицита продукта на рынке не наблюдается.

Стоит отметить, что стоимость топлива VLSFO 0,5% в порту Санкт-Петербург является одной из самых выгодных на Балтике и во всем мире (на \$50–100 ниже, чем в зарубежных портах). Это первые промежуточные итоги

работы судоходной отрасли в новом «топливном режиме». Также с 1 марта 2020 года вступит в силу запрет на перевозку судами бункерного топлива с содержанием серы более 0,5%. Высокосернистое топливо нельзя будет не только использовать в море, но и перевозить его на борту судна в топливных танках. Запрет на перевозку тяжелого топлива закрывает очевидную лазейку: теперь судно не сможет перейти на мазут с высокой серой, как только окажется вдали от контролирующих органов.

Окончание на стр. 2

## МОРЯКИ, РЕЧНИКИ И КОРАБЕЛЫ В БОЕВОМ СТРОЮ

75 лет Победе! 75 лет Подвигу! 75 лет Памяти! Сегодня мы открываем серию публикаций, посвященных героизму людей – моряков, речников и корабелов.

только установка орудий и пулеметов с их барбетами и фундаментами, но и переделка в тральщики, госпитальные суда, установка глубинных бомб и многое другое.

При этом никто не снимал с водного транспорта главной задачи — перевозок грузов и людей. Приоритет — нефти. Уже натретий день войны часть буксиров была переключена на работу с барж с нефтью, а сухогрузные баржи стали использовать пассажирские суда, которые при этом продолжали работать на своих линиях с корректировкой расписания.

Более 200 барж по эскизным проектам, а то и по месту, были переоборудованы для размещения людей. Десятки судов были подкреплены для перевозки оборудования и военной техники, что было крайне непростой задачей, так как баржи предназначались для зерна, угля, соли и других насыпных грузов, а совсем не под сосредоточенные нагрузки от техники.

Например, Регистр в Новороссийске прямо во время погрузки боевой техники на суда производил расчеты прочности и остойчивости.

#### БЛОКАДА ЛЕНИНГРАДА

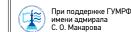
Баржа шкипера И. В. Антошина с бензином для Ленинграда стояла на рейде Осиновца. Ветер 9 баллов, обрыв якорной цепи. Шкипер

собрал, прочно связал вместе и выкинул за борт имеющиеся на барже металлические предметы вместо якоря.

Окончание на стр. 3



Ленинград. Эвакуация. 18 января —77 лет прорыву блокады Ленинграда





инвестиции

# НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЛЕДОКОЛА «ЛИДЕР» — 127 МИЛЛИАРДОВ

Экс-премьер-министр Дмитрий Медведев в последний день своей работы подписал постановление о выделении из бюджета 127,577 млрд рублей на строительство головного атомного ледокола проекта 10510 «Лидер».



огласно постановлению, государственным заказчиком строительства является госкорпорация «Росатом».

Напомним, ранее глава «Росатома» Алексей Лихачев в интервью телеканалу «Россия-24» сообщил, что строительство

головного атомного ледокола проекта «Лидер» будет вестись на судостроительном комплексе «Звезда» в кооперации, в том числе с Балтийским заводом (входит в Объединенную судостроительную корпорацию).

«Историческое решение президента реализуется о создании ледокола нового поколения — ледокола «Лидер». Флагманский проект будет реализовываться на верфи «Звезда», но в большой кооперации. Конечно, с нами, с нашими реакторными предприятиями, с конструкторами, с разработчиками, конечно же, с уже набившими руку в этой работе балтийцами», — сказал он.

Головной ледокол «Лидер» мощностью 120 МВт первым в мире сможет круглый год проводить суда по Северному морскому пути при толщине льда до четырех метров.

Госкорпорация «Росатом» рассчитывает к 2033 году ввести в эксплуатацию три ледокола проекта «Лидер».

#### ИТОГИ-2019

Грузооборот морских портов России в январе — декабре 2019 года составил 840,27 млн тонн, что на 2,9% превышает показатель 2018 года, сообщает пресс-служба Росморречфлота.

# РОСТ ГРУЗООБОРОТА МОРСКИХ ПОРТОВ — ОКОЛО 3%

бъем перевалки сухих грузов по стране составил 376,03 млн тонн (-3,0%), наливных грузов — 464,24(+8,2%).

Грузооборот морских портов Арктического бассейна увеличился на 13% — до 104,82 млн тонн, из которых объем перевалки сухих грузов составил 31,70 млн тонн (+4,1%), наливных грузов — 73,13 млн тонн (+17,4%).

Грузооборот морских портов Балтийского бассейна прибавил 4,1%, составив 256,44 млн тонн. При этом объем перевалки сухих грузов достиг 110,19 млн тонн (+0,4%), наливных грузов — 146,24 млн тонн (+7,1%).

Грузооборот морских портов Азово-Черноморского бассейна сократился на 5,2%, составив 258,08 млн тонн, из которых на перевалку сухих грузов пришлось 96,07 млн тонн (-19,4%), наливных грузов — 162,02 млн тонн (+5,8%).

Грузооборот морских портов Каспийского бассейна вырос на 53,2% — до 7,40 млн тонн, из них объем перевалки сухих грузов составил 2,79 млн тонн (+4,2%), наливных грузов — 4,61 млн тонн (+114,1%).

Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна увеличился на 6,5%, составив 213,53 млн тонн, из которых перевалка сухих грузов достигла 135,29 млн тонн (+7,8%), наливных грузов — 78,24 млн тонн (+4,3%).



### АТОМФЛОТ: БОЛЬШЕ ПРОВОДОК— БОЛЬШЕ ТОННАЖ

ФГУП «Атомфлот» (предприятие Госкорпорации «Росатом») подвело итоги работы за 2019 год. За это время атомными ледоколами проведено 510 судов общей валовой вместимостью 30,28 млн тонн (для сравнения в 2018 году была обеспечена проводка 331 судна общей валовой вместимостью 12,7 млн тонн).

«Значительное увеличение суммарного валового тоннажа судов, проведенных атомными ледоколами в 2019 году, связано с выходом на полную проектную мощность завода по сжижению природного газа в порту Сабетта», — говорит генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка.

В 2019 году атомный контейнеровоз «Севморпуть» выполнил два рейса по доставке груза для проекта «Арктик СПГ 2». Судно доставило на Гыданский полуостров продукцию российских предприятий. В минувшем году атомные ледоколы Росатомфлота обеспечили ледокольную проводку судов с грузом на месторождение «Утреннее». Осенью атомный контейнеровоз «Севморпуть» успешно завершил работы по доставке контейнеров с замороженной рыбопродукцией и другим грузом. Переход из Петропавловска-Камчатского в Санкт-Петербург занял 18 суток и прошел в штатном режиме.

«2019 год прошел для нашего предприятия и Госкорпорации «Росатом» под знаком 60-летия ввода в эксплуатацию первого

в мире атомного ледокола «Ленин», — отмечает Мустафа Кашка. — В рамках празднования состоялся тематический рейс на Северный полюс. Мы смогли показать Арктику одаренным детям из самых разных регионов России».

Для Росатомфлота минувший год ознаменован завершением масштабного инвестиционного проекта по строительству портового флота. В октябре 2019 года в Выборге состоялось подписание акта передачи портового ледокола «Обь» между ФГУП «Атомфлот» и ПАО «Выборгский судостроительный завод».

В рамках проекта, помимо первого неатомного ледокола Росатомфлота, построены четыре буксира для работы в порту Сабетта. В Санкт-Петербурге продолжается строительство универсальных атомных ледоколов (УАЛ) проекта 22220. В мае минувшего года состоялся спуск на воду второго серийного атомохода «Урал», а уже в августе в Мурманске был подписан договор между ФГУП «Атомфлот» и АО «Балтийский завод» на строительство третьего и четвертого серийных УАЛ.

#### НА ВВП РОССИИ

## НОВЫЙ ТОПЛИВНЫЙ РЕЖИМ

Начало на стр. 1 В устьевых портах и на внутренних водных путях уже несколько лет продают бункерное топливо «Эко» нефтяных компаний «ЛУОЙЛ» и «Газпром Нефть». С начала 2020 года компания «РН-Бункер» (оператор бункеровочного бизнеса ПАО «НК «Роснефть») начала заправку судов экологичным топливом ТМС вид А (топливо маловязкое судовое) производства Новокуйбышевского НПЗ.

Первые бункеровки судов

произведены в портах Ейск, Ростов-на-Дону и Азов. Содержание серы в топливе составляет до 0,1%, что полностью соответствует требованиям Международной конвенции МАРПОЛ.

Выгодное географическое расположение Новокуйбышевского НПЗ в Самарском логистическом хабе позволяет доставлять топливо как речным транспортом по Волге в северном и южном направлениях, так и по железной дороге в другие регионы европейской части Российской Федерации. Помимо ТМС вид А «Роснефть» производит и реализует высокоэкологичное низкосернистое топливо RMLS40 (Э I с содержанием не более 0,1% серы и Э II с содержанием не более 0,5% серы), также соответствующее требованиям МАРПОЛ.

В 2015 г. НПЗ компании начали выпуск судового топлива DMF вид I с улучшенными экологическими показателями, что позволяет использовать его на судах, маршрут которых пролегает через районы с особым экологическим статусом судоходства.

#### НОВЫЕ МАРШРУТЫ

## КИТАЙ ХОЧЕТ В КРУИЗ МЕЖДУ КУБАНЬЮ И КРЫМОМ

Инвесторы из Китая ведут переговоры с властями Крыма об открытии круизного маршрута между портами полуострова и Краснодарского края вдоль побережья Черного моря. Он станет вторым круизом, выполняемом в этом направлении, сообщили «Кубанские новости».

В настоящее время единственный круиз в регионе выполняется по маршруту Сочи— Новороссийск— Ялта— Севастополь. Он совершается на лайнере «Князь Владимир».

«Китайские инвесторы рассматривают вопрос покупки круизного корабля, который бы курсировал вдоль Краснодарского края и Республики Крым. Потому что один «Князь Владимир», скажем так, маловато будет. Они понимают, что это выгодно. Компания достаточно небедная, каждый год они отправляют из Китая 4 млн туристов и в Крыму видят очень большую перспективу», — отметил председатель Комитета по туризму, курортам и спорту Государственного совета республики Алексей Черняк.

Он сообщил, что переговоры с китайскими инвесторами проходили в Симферополе, не не уточнил название китайской компании.

Навигация 2020 года для теплохода «Князь Владимир» будет самой продолжительной с момента возобновления круизного сообщения на Черном море.

«Это будет самая продолжительная навигация с момента возобновления круизного сообщения на Черном море, а всего будет сделано 35 рейсов. Навигация теплохода будет открыта 1 марта 2020 года и завершится только в конце октября», — сообщил генеральный директор компании-оператора «Черноморские круизы» Виктор Глуховщенко.



## ПАРОМ В АБХАЗИЮ

Крым и Абхазия могут наладить паромное сообщение.

заинтересованности паромного сообщения с Крымом говорят представители причерноморских государств, таких как Турция, Абхазия и Болгария.

Абхазия завершила работы по подготовке акватории порта Сухум к приему круизного лайнера «Князь Владимир». Так, абхазская сторона провела обследование гидротехнических сооружений порта Сухум, проверила техническую готовность двух портовых буксиров.

Тестовый рейс из Сочи в Сухум состоялся в начале декабря 2019

## МОРЯКИ, РЕЧНИКИ И КОРАБЕЛЫ В БОЕВОМ СТРОЮ



Разгрузка барж в блокадном Ленинграде

Начало на стр. 1

Утром ветер стих. Но появилась авиация противника. Антошин залил палубу водой и разбросал на ней всякий хлам. Летчики решили, что баржа тонет, и не стали тратить на нее бомбы. В итоге баржу нашел ее буксир и привел к месту назначения.

Но все равно в штормовых условиях было потеряно много речных барж, вынужденно работавших не в своем районе, на Ладоге. Решено было построить 60 новых, уже озерных стальных сварных барж. Были приняты решения по упрощению корпуса: плоские, граненые обводы носа и кормы — не надо гнуть листы и балки.

Строились для Ладоги и деревянные баржи. Причем одновременно с заводом, который их изготавливал,— на месте Сясьского целюлозно-бумажного комбината. Месяц — на создание верфи. Первые баржи заложили 10 апреля 1942 года. 4 ноября этого же года (меньше, чем через семь месяцев) была сдана последняя тридцать первая баржа, причем сверхплановая — подарок фронту.

Только за 1942 год речники вывезли 530 тыс. эвакуированных и 300 тыс. тонн грузов, а обратно доставили 267 тыс. бойцов и 750 тыс. грузов.

Военный совет Ленинградского фронта высоко оценил труд речников. Каждому портовику за каждые отгруженные 600 тонн груза полагалось сверх блокадного пайка 100 граммов хлеба, 15 граммов сахара и 10 граммов табака.

В блокадном Ленинграде осталось много железнодорожных цистерн, крайне необходимых для снабжения фронта. По предложению начальника Осиновецкого порта А. Я. Макареьва, герметично задраенные цистерны составами по 12–15 вагонов были отбуксированы в Кабону по воде в полупогруженном состоянии.

#### ОБОРОНА ОДЕССЫ

Даже из блокированной Одессы благодаря героическим усилиям удалось эвакуировать много паровозов. В Одессе, когда уже фашисты перерезали подходящие к городу железнодорожные линии, для вывоза локомотивов использовали плавучие доки, на которые погрузили паровозы в горячем состоянии. Сначала отправили металлический док грузоподъ-

емностью 4000 тонн в Николаев. Его буксировали ледокол «Степан Макаров» и буксир «Силин». На втором железобетонном доке, пришедшем из Херсона в недостроенном состоянии, разместили 28 паровозов и тендеров. Ледокол № 5 и буксир «Тайфун» благополучно доставили этот док в Новороссийск. Немецкие самолеты неоднократно бомбили суда, но прямых попаданий не добились.

Всего из Одессы, Николаева и Херсона суда Черноморско-Азовского пароходства вывезли 274 тыс. тонн промышленного оборудования и только из Одессы эвакуировали 121 тыс. человек.

#### москва

Положение дел с судоремонтом было тяжелое. Мощности заводов в первую очередь были заняты военными задачами. Многие суда были сильно изношены. И тогда для докования судов стали применять камеры шлюзов, так, например, было на Канале им. Москвы.

Московско-Окское пароходство организовало работу по экономии топлива. Дизельный флот пароходства перевели с дизельного топлива на моторное, опыт этот был распространен на остальные речные пароходства. Продолжалась активно начатое еще до войны внедрение газогенераторных двигателей, работающих на газу, полученном путем сжигания дров в специальных генераторах.

### волга

Навигация 1942 года на Волге была самой трудной за весь период войны. Наиболее важной и ответственной задачей речников была перевозка нефти и нефтепродуктов. Угроза нарушения врагом железнодорожных коммуникаций с Кавказом требовала, чтобы запасы нефтепродуктов из Баку

и Астрахани были вывезены полностью, что и было сделано в условиях активного противодействия противника.

Волжский речной флот понес значительные потери. Только во вторую военную навигацию от бомбардировок, артиллерийского иминометного огня противника на Нижней Волге затонуло 335 судов, втом числе 15 грузопассажирских, 74 — буксирных и вспомогательных, 197 барж. Сотни речников погибло и во время ожесточенной битвы на Волге.

В новейшей истории России впамять оботцах и дедах появилась серия судов «Герои Сталинграда». Головной сухогруз проекта RSD44 «Капитан Рузманкин» был сдан в эксплуатацию в мае 2011 года, десятый теплоход — «Капитан Канатов» — вапреле 2012-го. Решение назвать теплоходы именами капитанов Волжского пароходства, погибших в Сталинградской битве, было принято в год празднования 65-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне. В 2012 году, в год 70-летия Сталинградской битвы, все 10 судов, названных именами героев-речников, уже работали на перевозке грузов по рекам и озерам России.

А в те годы было очень тяжело всем — и тем, кто воевал с оружием в руках, и тем кто стоял уштурвала, и тем, кто обеспечивал их боевую работу.

В условиях, когда сталь шла впервую очередь на военное производство, когда экономили электроэнергию, после получения повреждений заделка пробоин массово осуществлялась железобетоном. Причем как на речных, так и на морских судах. Иногда такая работа выполнялась на десятках шпаций, например, на судах «Советская нефть», «Калинин», «Березина».

Сударемонтировались на плаву. На танкере «Кремль» сварка секций была осуществлена на плаву с помощью кессона.

#### АСТРАХАНЬ

Баржи грузоподъемностью по 8500 тонн «Лозьва» и «Судогда» получили боевые повреждения носа (первая) и кормы (вторая). Разрушенные 65 метров первой баржи и 75 метров второй — отрезали, оставшиеся части соединили. Сам процесс был крайне необычный. Неповрежденные части удифферентовали так, чтобы их днища вышли из воды, их пристыковали, причем угол был достаточен для прохода под стыком лодки со сварщиком. По днищу установили



На Волге

внахлест полосы. Потом пошагово, откачивая воду, приварили борта и палубу. Получили 172-метровую баржу грузоподъемностью 9800 тонн, которая благополучно проработала до 1952 года.

#### УНИКАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Так же как по Ладоге, по Каспию стали на плаву переправлять цистерны. Порожние цистерны герметически заделывались, чтобы в пути при любом шторме внутрь не могла попасть вода (люки заваривались), тележки специальными скобами крепили к раме вагона. Цистерны прочно связывали металлическим тросом, и сплотку буксировали в Красноводск. Спуск и подъем цистерн сначала производили краном, потом построили специальную колею, по которой они прямо спускались в море и поднимались на берег.

#### СОРМОВСКИЙ ЗАВОД

Танки у северной проходной завода совсем не случайны. Помимо привычного своего дела, а ЗКС построил за годы войны 27 подводных лодок, были запущены в серию те самые знаменитые танки Т-34 (более 13 тыс. единиц!!!). Впервые в стране внедрили автоматическую сварку по методу академика Е. О. Патона, что позволило заметно ускорить выпуск боевых машин.



Капитан Анна Ивановна Шетинина

годы командовала пароходами типа «Либерти» «Родина» и «Жан Жорес», находящимися в составе Дальневосточного морского пароходства. Она оказалась первой женщиной-капитаном в США, что вызывало соответствующую реакцию у местной публики. Капитану Щетининой довелось выполнить 17 рейсов через Тихий океан и побывать в весьма непростых ситуациях.

Пароход «Жан Жорес» принимал участие в спасательной операции переломившегося однотипного парохода «Валерий Чкалов». В следующем рейсе в районе Аляскинского залива сухогруз попал в шторм и сам получил трещину корпуса. Только активная борьба за живучесть позволила Анне Ивановне довести «Жан Жорес» до порта Датч-Харбор.

В 1945 году Щетинина высаживала десант на остров Сахалин.



Переправа под Сталинградом

#### ПЕРВЫЕ РЕКА — МОРЕ ПЕРЕВОЗКИ

С восточного побережья Сахалина нефть стали перевозить речными судами. Первым был буксирный пароход «Минск» сбаржей «Грузия». Караван прошел через Охотское море и Татарский пролив за восемь дней, не имея пригодных для отстоя мест убежищ. За месяц речники вывезли всю скопившуюся в Катангли нефть.

#### ГРУЗЫ ОТ СОЮЗНИКОВ

В соответствии с решением Сената США от 11 июня 1942 года Советскому Союзу предоставлялось право получить от Америки в аренду или взаймы снаряжение, стратегическое сырье, военную технику, оружие, а также корабли и суда, в том числе знаменитые «Либерти».

По вполне понятным причинам Советский Союз отправлял на суда лучших капитанов, вызывавших самый живой интерес у союзников. В наибольшей мере это относится к Анне Ивановне Щетининой, которая в военные

После войны, уже в составе БМП, она командовала судами типа «Либерти» «Псков» и «Аскольд».

Другой «Либерти» — «Войков» — в июне 1943 года, сев в тумане на мель в районе Советской Гавани, получил разрыв связей верхней и нижней палуб и четырех поясьев обшивки с каждого борта, начиная с ширстрека. Для предотвращения полного перелома были стянуты между собою 5-дюймовыми стальными тросами первая и вторая мачты. Судно спасли. Капитаном «Войкова» был Иван Алексеевич Ман. За посадку на мель он был отправлен на фронт в штрафбат, но затем, ввиду нехватки судоводителей, вновь назначен капитаном одного из судов на Черном море. После войны Ман стал капитаном одного из лучших на то время советских пассажирских судов турбоэлектрохода «Балтика», затем командовал флагманом антарктической экспедиции дизель-электроходом «Обь».

Подготовил Геннадий Егоров гендиректор МИБ

Всего же морской флот перевез за годы Великой Отечественной войны около 100 млн тонн грузов и 4 млн человек. Речной транспорт доставил около 200 млн тонн груза. Только в 1945 году речники перевезли 38,5 млн человек.



БАЛТИКА

## ТАМОЖНЯ ДАЕТ ДОБРО

С января по декабрь 2019 года в регионе деятельности Балтийской таможни осуществляли свою деятельность 10736 участников внешнеэкономической деятельности (ВЭД).

нешнеторговый оборот в регионе деятельности Балтийской таможни, сообщает пресс-служба организации, за год составил 30,99 миллиарда долларов США. Оформлено 337 039 таможенных деклараций, из них по импорту — 304 069 деклараций на товары, по экспорту — 32 970.

Весовой объем оформленных грузов за 2019 год по сравнению с 2018 годом увеличился с 15,5 миллиона тонн до 16,8 миллиона тонн (на 9%). Весовой объем экспортных грузов увеличился на 21,5%, а импортных увеличился на 3%.

В 2019 году в регионе деятельности Балтийской таможни товары импортировались из 160 стран мира. Основные страны-импортеры: Китай (20,6%), Эквадор (12,8%), Германия (5,3%), Республика Корея (4%), Индия (3,7%), Южная Африка (3,2%), Аргентина (3,14%), Бразилия (3,02%), Марокко (2,7%), Соединенные Штаты (2,6%).

В товарной структуре импорта в весовом объеме лидирующие позиции занимали фрукты (23%), полимерные материалы (6,8%), органические химические соединения (5,3%), черные металлы (4,6%), оборудование (3,7%), рыба и ракообразные (3,3%), средства наземного транспорта (3%), смешанные химические продукты (2,9%), продукты переработки овощей, фруктов (2,7%), мясо и мясопродукты (2,6%).

Экспорт товаров осуществлялся в 161 страну мира. Основными странами-экспортерами являлись Китай (22%), Турция (21%), Швеция (4,3%), Литва (4,2%), Египет (3,9%), Нидерланды (3,5%), Соединенное Королевство (2,7%), Финляндия (2,6), Индия (2,5%), Германия (2,5%).

В товарной структуре экспорта в весовом объеме преобладали: древесина и изделия из нее (33%), черные металлы (28%), руды, шлак и зола (8,8%), соль, сера, земли и камень (6,38%), бумага и картон (3%).

СУДОСТРОЕНИЕ

## ЗАМЕНИТЬ ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ

Кингисеппский машиностроительный завод (КМЗ) приступил к разработке и постановке на производство силовой установки для морского пассажирского судна на подводных крыльях «Комета 120М».

редприятие ведет переговоры с представителями **ЦКБпо СПКим. Р. Е. Алек**сеева по поводу применения на «Комете 120М» силовой установки отечественного производства. В состав установки будут входить: дизель размерности 12ЧН18/20,

редуктор, теплообменное оборудование, система управления.

Пассажировместимость судна составляет 120 человек, дальность плавания — 370 км, мореходность — до 4 баллов. Разрабатываемое оборудование призвано заместить силовую установку от

иностранного производителя.

Кингисеппский машиностроительный завод — современное предприятие, которое специализируется на производстве, ремонте и поставках дизельного, газотурбинного и палубного оборудования.

#### СУХОГРУЗЫ

## БАРЖИ ДЛЯ «ПЕТРОТАНКЕРА»

Судостроительно-судоремонтный завод «Нефтефлот» передал заказчику — ПАО «ГТЛК» — головную трюмную сухогрузную баржу проекта RDB12 «Самарская-1» и вторую в серии трюмную сухогрузную баржу «Самарская-2».

сего ПАО «ГТЛК» заказало три баржи проекта RDB12. Лизингополучатель — судоходная компания «Петротанкер» (Санкт-Петербург).

Проект RDB12 представляет собой безэкипажное несамоходное трюмное судно «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания с четырьмя грузовыми трюмами с двойным донепроницаемыми люковыми закрытиями. Главные размерения сухогрузной баржи проекта RDB12 (предполагается работа с классическими толкачами типа ОТ): длина габаритная — 95,20 м; длина наибольшая — 95,20 м; ширина расчетная — 16,50 м; ширина габаритная — 16,90 м; высота борта на миделе — 5,50 м; осадка по КВЛ — 3,60 м; осадка

Российского морского регистра судоходства К R3-RSN. Дедвейт при осадке 3,6 м (в реке) — 4068 тонн. Дедвейт при осадке 4,0 м (в море) — 4830 тонн.

Головное судно проекта RDB12 «Самарская-1» заложено 18 апреля 2019 года, второе судно «Самарская-2» заложено 18 апреля 2019 года, третье судно «Самарская-3» заложено 11 июля



#### БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ



## «НАШИ РЕБЯТА ИДУТ РАБОТАТЬ НА ЛЕДОКОЛЫ...»

О подготовке кадров для Арктики и защите чести мундира (тельняшки!) российского моряка. В первый же рабочий день нового года Сергей Барышников, ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, дал блиц-интервью «ПортНьюс-ТВ».

#### Сергей Олегович, как вы оцениваете успешность арктического направления вуза?

— ...Длительная и тщательная подготовка работы тренажерного центра — Центра морских арктических компетенций принесла те результаты, которые и планировались. И есть уверенность, что и дальше будет так же. Благодаря тому, что мы по различным направлениям подготовили сдаточную команду ледокола «Арктика», кроме того, провели математическое моделирование, которое позволило ледоколу выйти от причальной стенки и уйти на ходовые испытания, мы обеспечили успешность испытаний. И мы гордимся их результатами. В Центре морских арктических компетенций были подготовлены и ядерщики, которые будут работать на этом судне, и два капитана с экипажами.

#### — Что вы думаете о трудоустройстве ваших выпускников, многие ли остаются в России?

Несколько болезненный вопрос, потому что, как мне кажется, ему зря уделяют столько внимания. Иностранный флаг, не иностранный... Сейчас достаточно много российских компаний, которые имеют суда под иностранным флагом. И кто они, не россияне? Деньги — в России, налоги — в России... Моряки ведь работают по контракту, а это дватри месяца, не бывает контрактов на всю жизнь. Сегодня он может быть под российским флагом, завтра — под иностранным, но деньги свои он привозит в семью, в Россию. Даже если у него счет в зарубежном банке, тратить он будет в России, а соответственно, и налоговые отчисления будут здесь. Я вас уверяю если проанализировать, это будут значительные суммы, но об этом никто не думает. Зато думают, что ушли под иностранный флаг, значит, все деньги там, работа — там, все — там. Но это не так!

Кроме того, очень многие работают под российским флагом, и мы очень гордимся нашим взаимодействием с «Атомфлотом», «Росатомом». Все суда «Атомфлота» — это российские суда, и наши ребята и раньше шли, а сейчас еще больше идут работать на ледоколы...

#### НОВОЕ ИЗДАНИЕ

## К 110-ЛЕТИЮ АДМИРАЛА С.Г.ГОРШКОВА

К юбилею адмирала Сергея Георгиевича Горшкова в серии «Библиотека Всемирного клуба петербуржцев» издана книга его личных воспоминаний «Во флотском строю», говорится в сообщении Центрального военно-морского музея.

🕤 2020 году исполняется 110 лет со дня рождения адмирала Флота Советского Союза Сергея Георгиевича Горшкова. Возглавляя в течение 30 лет советский Военно-морской флот, он внес определяющий вклад в его послевоенное развитие и строительство, оснащение современными кораблями и военной техникой. Под его руководством Военно-морской флот страны стал ракетно-ядерным, пополнился кораблями и судами новых типов, современным ракетным вооружением.

Новое издание книги личных воспоминаний С. Г. Горшкова «Во флотском строю» подготовлено на основе дневников адмирала и архивных материалов. Вступительную статью написал адмирал В. В. Чирков.

#### HA HEBE

В навигацию 2020 года в Санкт-Петербурге будет проще сдать подсланевые воды на акватории Невы. Это повысит экологическую безопасность судоходства в границах города.

## БОЛЬШЕ ПУНКТОВ ПРИЕМА ПОДСЛАНЕВЫХ ВОД

анкт-Петербургское государственное унитарное предприятие «ПИЛАРН» (ГУП «ПИЛАРН») в 2020–2021 годах планирует увеличить количество точек приема подсланевых вод в акватории р. Нева. Об этом в интервью «ПортНьюс ТВ» рассказал генеральный директор ГУП «ПИЛАРН» Максим Желнов.

«ПИЛАРН» является подведомственным предприятием Комитета по природопользованию, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности. Его основная задача — обеспечение экологической безопасности и ликвидации разливов нефти

и нефтепродуктов на акватории реки Невы, ее притоках а в административных границах города.

«У нас организованы 2 поста для приемки подсланевых вод... Скаждым годом объем принимаемых подсланевых вод растет. Если в 2018 году это было 550 тонн, то в 2019-м — уже 670 тонн», — отметил Максим Желнов.

По его словам, в настоящее время предприятие работает над организацией комплексной услуги для судовладельцев, которая предусматривает прием не только подсланевых вод, но и твердых бытовых отходов, а также заправку судна водой.

#### производство

## ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ СКОРОСТНЫХ СУДОВ

Завод «Дизельзипсервис» (Санкт-Петербург) освоил серийное производство судовых дизельных двигателей типа М400Д и М401Д по чертежам собственного конструкторского бюро, сообщает пресс-служба ООО «Дизельзипсервис».

вигатели предназначены для установки в качестве главных на речные и морские суда на подводных крыльях и другие скоростные суда. Внедренные конструкторами технические решения позволили повысить мощность судового двигателя, уменьшить расход топлива и улучшить экологические показатели. Двигатели поставляются в соответствии с типовым

одобрением РРР (Российского Речного Регистра).

ГК «Дизельзипсервис» — промышленное предприятие, специализирующееся на выполнении работ по капитальному ремонту и сервисному обслуживанию дизельных и газотурбинных двигателей, дизель-генераторов общепромышленного исполнения, поставками и изготовлению запасных частей к ним.

#### НА ФУТБОЛ

# ПАРОМ EUROPA ДОСТАВИТ БОЛЕЛЬЩИКОВ

Паром Europa сделает два судозахода в Санкт-Петербург в период проведения футбольных матчей XVI Чемпионат Европы по футболу 2020 года с участием сборной Финляндии в 2020 году.

б этом в ходе выставки Matka Nordic Travel Fair в Хельсинки сообщил генеральный директор российского представительства Tallink Silja Line Марко Палму.

Организатором данных рейсов выступит сторонняя компания на основании договоров чартера, уточнил Марко Палму. Данные заходы парома будут осуществле-

ны в дополнение к двум рейсам, организатором которых выступит сам Tallink.

Главная футбольная арена Санкт-Петербурга примет 4 матча финальной части ЧЕ-2020. Союзом европейских футбольных ассоциаций было утверждено, что на стадионе «Санкт-Петербург» пройдут 3 матча групповой стадии и один четвертьфинал.

экспедиция

## АНТАРКТИДА ВСТРЕЧАЕТ МАКАРОВЦЕВ

По поручению президента России в 2020 году в нашей стране проводится Год Антарктиды. Мероприятия посвящены открытию континента русскими мореплавателями.

Кэтому событию Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова шел долгие годы. Одним из главных достижений университета стала кругосветная экспедиция яхты «Елизавета», на третий этап которой 16 января 2020 года провожали участников из ГУМРФ.

Экспедиция «Антарктида. В кильватере первооткрывателей» повторит маршрут русских мореплавателей на шлюпах «Мирный» и «Восток» Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева, открывших шестой континент двести лет назад. Вантарктическом этапе кругосветной экспедиции яхты «Елизавета» участвуют курсанты и сотрудники ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова под руководством владельца и капитана судна, вице-президента межрегиональной общественной организации «Ассоциация полярников», члена Русского географического общества, члена Попечительского совета ГУМРФ, выпускника Макаровки Алексея Логинова.

Экспедицию на яхте «Елизавета» разделили на несколько этапов. Первый этап от Красноярска до Питера по Енисею, северным морям и Беломорско-Балтийскому каналу путешественники прошли в прошлом году за полтора месяца. После небольшого текущего ремонта стартовал второй этап — через Европу и Атлантику. И вот сейчас начинается третий, антарктический этап.

В составе нынешней экспедиции — проректор ГУМРФ Игорь Диденко, главный специалист Европейского центра организации учебных практик, капитан учебной парусной яхты «Полюс», руководитель плавательной практики курсантов университета участников экспедиции Сергей Савельев, доцент кафедры технологии судоремонта Роман Ларин, курсанты-судоводители 3-го курса факультета навигации и связи Института «Морская академия» Даниил Некрут и 4-го курса Колледжа ГУМРФ Тимофей Полозняк.

На «круглом столе» слова приветствия были переданы от ректора университета Сергея Барышникова. Они прозвучали от начальника управления по региональному образованию ГУМРФ Натальи Тельтевской, которая подчеркнула, что имена шести выпускников Макаровки вписаны в карту Антарктиды: директора Института «Морская академия» ГУМРФ Владимира Соколова, директора Морского федерального ресурсного центра дополнительного образования детей Андрея Березкина, других участников.

Подарки членам экипажей российских антарктических станций были вручены от директора Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Александра Макарова.

Вице-президент Русского географического общества Владимир Разумовский передал напутствен-

ные слова и рекомендацию подготовить отчет и фотовыставку по экспедиции для представления на один из конкурсов Русского географического общества.

Исследователь истории русского Военно-морского флота 19-го века и деятельности одного из первооткрывателей Антарктиды адмирала М. П. Лазарева Андрей Черноусов рассказал об историческом плавании 1819–1821 гг. и вручил участникам экспедиции и экипажу яхты свою книгу «Адмирал М. П. Лазарев. Роль личности в истории России».

Было передано и приветствие потомка адмирала И. Ф. Крузенштерна Алексея Крузенштерна — организатора программы 250-летия со дня рождения И. Ф. Крузенштерна, которое отмечается в 2020 году.

Участники экспедиции поднимутся на борт «Елизаветы» в аргентинском городе Рио-Гранде. Курсанты пройдут учебную практику по программе «Плавучие университеты», в ходе которой отработают навыки плавания на парусном судне в приполярных широтах, а также проведут практические работы в области гидрометеорологии Мирового океана. Помимо научных исследований и плавательной практики в сложных навигационных условиях юные макаровцы получат закалку и психологическую подготовку к работе на морских судах. В Антарктидеучастники поднимут флаг Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова.

В Морском Никольском соборе Кронштадта для участников экспедиции был отслужен молебен о путешествующих, по благословлению митрополита Санкт-Петербургского и Ладожского Варсонофия для доставки на антарктическую станцию «Беллинсгаузен» передана икона святого праведного Иоанна Кронштадтского.

Яхта «Елизавета» по океанским меркам — небольшое судно с парусами, всего 17 метров в длину и три с половиной метра в ширину. Но у нее уже героическое прошлое — она преодолела переход из Красноярска по Енисею через Северный Ледовитый океан, Кильский канал, Бискайский за-

лив, Атлантический океан, вдоль Южной Америки до мыса Горн. Дальше — в Антарктиду!

Принять участие в экспедиции посчастливилось двум юным морякам-судоводителям — курсанту третьего года обучения факультета навигации и связи Института «Морская академия» Даниилу Некруту и курсанту четвертого года обучения судоводительского факультета Колледжа ГУМРФ Тимофею Полозняку.

— Это молодые, но уже опытные яхтсмены — воспитанники детских спортивных парусных школ своих родных городов Твери и Сочи, — говорит Сергей Савельев. — В университете ребята прошли специальный курс яхтенного рулевого и получили международные сертификаты, позволяющие им принять участие в нашем походе. Тимофей Полозняк уже ходил на учебной яхте «Полюс» в поход «Паруса Памяти» по Финскому заливу в 2018 и 2019 годах, был рулевым на ежегодных студенческих международных соревнованиях на приз адмирала С.О. Макарова летом 2019 года. Даниил Некрут кандидат в мастера спорта России по парусному спорту и боцман яхты «Акела» — флагмана учебной парусной флотилии университета, участник международных регат по Балтийскому и Северному морям.

Все участники кругосветной экспедиции — выпускники или курсанты Учебного центра специалистов водного транспорта Института дополнительного профессионального образования по специальности «Рулевой спортивного парусного судна».

В объеме морской части экспедиции ее участники в январе преодолеют пролив Дрейка, подойдут к берегам Антарктиды и побывают на станции «Беллинсгаузен», при возвращении к берегам Южной Америки обогнут мыс Горн.

После схода на берег членов экипажа — сотрудников и курсантов университета в порту Ушуая (Аргентина) «Елизавета» продолжит плавание через Тихий океан в Берингов пролив, пройдет Северным морским путем и завершит свою кругосветную экспедицию в Красноярске.

Подготовлено отделом маркетинга и связей с общественностью ГУМРФ







# СЕРГЕЙ ГАЙДАЕВ: «СТРОИТЕЛЬСТВО БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА НЕ ПРЕПЯТСТВУЕТ СУДОХОДСТВУ»

Об итоговых показателях 2019 года Азово-Донского бассейна и ходе реализации важнейшего отраслевого проекта — строительства Багаевского гидроузла — ИАА «ПортНьюс» рассказал руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев.



#### — Сергей Константинович, расскажите об итоговых показателях навигации 2019 года.

— Навигация в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей была завершена 11 декабря, когда последнее груженое судно — «Балтийский-111» — покинуло границы бассейна в 13–30 мск 11 декабря 2019 года. Транзитная навигация завершиласьчуть ранее — 27 ноября.

По итогам навигации 2019 года вграницах Азово-Донского бассейна ВВП объем перевозок грузов составил 9 млн 851 тыс. тонн грузов, что на 6,5% ниже уровня 2018 года.

В структуре судооборота преобладал сухогрузный флот: 2698 ед., или 44,3% от общего судопотока. Нефтеналивной флот составил 42,6%, или 2598 ед. флота. Остальные 467 и 333 судна — это пассажирский и буксирный флот, которые составляют соответственно 7,7% и 5,4% от общего судопотока.

# — Какие грузы преобладали в Азово-Донском речном бассейне? Изменились ли традиционные грузопотоки?

— По итогам 2019 года в номенклатуре грузов в бассейне преобладали мазут (2 млн 738 тыс. тонн; + 3,4% к уровню 2018 года), сера (1 млн 559 тыс. тонн; + 210,6%) и пшеница (1 млн 108 тыс. тонн; – 47,8%)

За отчетный период в бассейне зафиксирован новый грузопоток — пальмовое масло из Турции в порт Саратов, объем перевозок составил 73 тыс. тонн.

### — Чем обусловлено снижение общего объема перевозок и судооборота в 2019 году?

— В связи с повышенным спросом и наиболее выгодной ценовой политикой в Каспийском бассейне в навигацию 2019 года грузопотоки зерновых грузов были переориентированы в направлении Каспия. Цена на урожай зерновых текущего года была невысокой и неустраивала компании-сельхозпроизводители. После зимнего хранения урожая 2019 года назернохранилищах прогнозируется возобновление весенних перевозок зерновых грузов по ценам, устраивающим все стороны транспортного процесса

Еще одним важным фактором, повлиявшим на перевозки нефтепродуктов, оказалось завершение отгрузок на некоторых нефтеперерабатывающих заводах (НПЗ Кашпир, НПХ Саратов) в начале ноября 2019 года: заводы готовились

к профилактическим и ремонтным работам.

# — Были ли сложности с водностью в этом году? В каком объеме осуществлялись попуски Цимлянского водохранилища?

— Хотя водность 2019 года была ниже нормы, сложностей в обеспечении навигационной безопасности не возникало. Уровни воды в верхних бьефах Кочетовского, Константиновского и Николаевского гидроузлов держались не ниже проектных. Понижение уровней воды по опорным водпостам в отдельные дни на незарегулированном участке водного пути в нижнем бъефе Кочетовского гидроузла было непродолжительными неприводило к срывам гарантированных габаритов судового хода.

Сбросы воды из Цимлянского водохранилища в апреле-мае 2019 года составляли 410 куб. м/с, в мае-июне — 380 куб. м/с, с третьей декадыиюня идо концанавитации — 340–350 куб. м/с.

# — В ноябре падение уровня воды из-за продолжительного действия стонных восточных ветров фактически привело к приостановке судоходства в морских портах Ростов-на-Донуи Азов. Как решалась эта проблема на внутренних водных путях Азово-Донского бассейна?

— Аномальный ветровой стон на Нижнем Дону в ноябре 2019 года был обусловлен длительным действием штормовых ветровсеверного и восточного направлений во всем Азовском море, вплоть до Керченского пролива, что привело к приостановкевыгрузкисудов «река-море» плавания в накопители, понижению уровней воды в Азово-Донском морском канале (АДМК), портах Азов, Ростов-на-Дону и, как следствие, к частичной остановке движения флота вниз по реке Дон в границах бассейна.

Работа в таких условиях требовала повышенной концентрации диспетчерского аппарата нашего учреждения. Мы обеспечивали диспетчерское регулирование транзитного флота в ожидании навигационных глубин на акваториях морских портов Ростов-на-Дону и Азов, а также на АДМК. Расстановка судов проводилась не только на рейдах, но и на участках водного пути, где временная стоянка судов не ограничивает движение флота и не снижает безопасность судоходства. Таким образом, шла перестановка флота, пропуск ближе к морскому порту Ростов-на-Дону или на его акваторию судов в балласте и с наименьшими осадками, а также тех судов, которые могли принять под обработку причалы Ростовского порта.

После улучшения погодных условий и стабилизации уровней воды массовый вывод флота осуществлялся в тесном взаимодействии с коллегами из смежных бассейнов

для организации движения таким образом, чтобы подать максимальное количество флота к разводке Ростовского разводного ж/д моста.

## — В каком объеме выполнены дноуглубительные работы в 2019 году?

— В результате паводков в межнавигационный период 2018—2019 годов переформирования перекатов в Азово-Донском бассей не ВВП были незначительными. После выполнения предварительных съемок лимитирующих перекатов было выявлено переформирование части русла.

К проведению транзитных дноуглубительных работ мы приступили вмеженный периоднавигации после окончания нереста. Дноуглубления выполнялись на двадцати восьми перекатах в период с 1 июня по 1 октября 2019 года. Объем дноуглубительных работ составил 1 млн 366,5 тыс. тонн куб. м, что незначительно превысило план.

# — Если говорить о безопасности судоходства, каковы итоги работы портового контроля в Азово-Донском бассейне ВВП в 2019 году?

По итогам работы государственного портового контроля в 2019 году было проведено 704 осмотра судов. В ходе этих осмотров инспекторами выявлено 2673 нарушения, по выявленным нарушениям выписано 664 предписания, составлено 16 протоколов на должностных лиц, приостановлено движение 49 судов. Основной причиной временного задержания судов стало отсутствие свидетельств о проверке «Правил плавания на внутренних водных путях» у судоводителей и членов экипажей, несущих ходовую вахту.

За отчетный период в бассейне произошло 10 транспортных происшествий: во всех случаях по причине судоводительской ошибки.

## — Какие участки являются самыми сложными для судоходства?

— Наиболее сложными условиями судоходства характеризуется участок от Кочетовского гидроузла до станицы Раздорская (3030-й км реки Дон), поскольку он не зарегулирован. Плаваниездесь осложняют крутые излучины, ограничивающие просматриваемость судового хода, что затрудняет расхождение встречных судов. На многих изгибах судового хода наблюдаются прижимные и свальные течения.

Нижний участок плеса от станицы Багаевской до устья подвержен ветровымстонно-нагоннымявлениям, которые, как правило, наблюдаются в осенние месяцы, реже в конце августа. На этом участке восточные штормовые ветра, обуславливающие сгон воды, могут непрерывно длиться 2–3 дня, в отдельных случаях — до 6–7 дней. При этом снижение уровня воды при сгонах может составлять до 10–20 см у станицы Раздорской до 2,5 м в устье реки Дон.

# — Для решения проблемы маловодности в Азово-Донском речном бассейне строится Багаевский гидроузел. Накакомэтапе находится реализация проекта сегодня? Какие работы были произведены в 2019 году?

— Строительство Багаевского гидроузла реализуется в два этапа. В апреле 2018 года стартовал первый этап, в ходе которого выполняются работы подготовительного периода. Эти работы включают в себя строительство судоходной прорези для переноса судового хода на период работ, причала строительной базы, временной линии электропередач, создание намывных участков для размещения административных зданий и сооружений будущего гидроузла.

На начальном этапе были проведены масштабные работы по очистке от взрывоопасных предметов территории строительства объекта в прибрежной полосе острова Арпачинский и подводной части судоходной прорези. В левом рукаве реки Дон были обнаружены фрагменты ряда затопленных судов, которые извлекались со дна по специальной технологии с соблюдением необходимых мер безопасности с учетом наличия внутри частей корпуса и рядом с ним большого количества взрывоопасных предметов.

В связи с вышеперечисленным, а также из-за неблагоприятных погодных условий, полномасштабные дноуглубительные работы были начаты только в декабре 2018-го — январе 2019 года. До начала нерестового периода — 1 апреля 2019 года — на строительной площадке активно проводились дноуглубительные работы и намыв площадок объектов производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения

По окончании нерестового периода и получения согласования Азово-Черноморского территориального управления Росрыболовства работы продолжились и в настоящее время завершены. Выполнена планировка площадки под требуемую отметку и сформированы откосы.

Завершено строительство причала, который будет использоваться для разгрузки оборудования и материалов на втором этапе реализации проекта. Построена временная линия электропередач для обеспечения строительства объектов основного периода.

То есть все основные строительно-монтажные работы завершены.

# — Ведутся ли компенсационные мероприятия и контроль воздействия на окружающую среду?

— Безусловно. В ходе реализации первого этапа предусмотрен ряд природоохранных мероприятий. В соответствии с заключением Азово-Черноморского территориального управления Федерального агентства порыболовству предусмотрен выпуск мальков промысловых видов рыб в акваторию реки Дон, проводится еженедельный мониторинг экологической обстановки, для которого привлекается независимая лаборатория.

# — Как изменились условия судоходства в связи со строительством Багаевского гидроузла? Как осуществлялся пропуск флота?

— Само по себе место строительства — остров Арпачинский — выбрано не случайно. Строительство основных объектов напорного фронта шлюзов, водосбросной плотины будет проходить непосредственно на острове и в правой судоходной протоке реки Дон. В связи с этим главной задачей реализации объектов первого этапа было подготовить левую — несудоходную — протоку для пропуска судов и паводковых вод в весенний период.

С начала 2019 года генподрядчиком активно велись дноуглубительные работы, и уже в апреле по новомусудовомуходу шириной 80м и глубиной в его пределах 4 м суда пошли в направлении Цимлянского водохранилища.

Важность этого момента заключалась в возможности обеспечения судоходства в период намыва площадок стройбазы на правом берегу с пересечением пульпопроводами существующего судового хода.

Послеокончания нерестового периода работы продолжились. В сентябре габариты строительной прорези уже позволялибезопаснопропускать флот, и движение судов было переключено в левый рукав. Это позволило организовать намыв площадок под сооружения на правом берегу, перекрыв пульпопроводами «старое» русло.

В настоящее время эти дноуглубительные работы завершены. В результате мы получили не только судовой ход, соответствующий безопасным условиям судоходства, но и русло, сечение которого достаточно для пропуска расходов воды в половодье.

## — Какие работы по строительству Багаевского гидроузла планируются в 2020 году?

 В 2020 году планируется завершить все мероприятия по реализации объектов подготовительного этапа и приступить к основному этапу строительства Багаевского гидроузла, который включает в себя возведение и устройство целого ряда сооружений. Среди них — судоходный шлюз, который обеспечит возможность пропуска судов через створ гидроузла, а также водосбросная и земляная плотины, которые будут создавать и поддерживать на заданных отметках подпор воды в реке Дон. Дополнительно через земляную плотину будут осуществляться санитарные попуски воды по левому рукаву реки Дон.

Устройство рыбопропускного шлюза и рыбоходно-нерестового канала, а также принятый режим эксплуатации водохранилища обеспечат беспрепятственное прохождение рыбы в нерестовый период.

В дальнейшем строителями будут проведены работы по дноуглублению и спрямлению участков русла реки, а также построены объекты производственного, служебно-технического, вспомогательного, социально-бытовогоижилогоназначения.

Завершение строительства Багаевского гидроузла запланировано на 2023 гол.

**УЛЬЯНОВСК** 

## МЕЖДУ МОСТАМИ ИМПЕРАТОРСКИМ И ПРЕЗИДЕНТСКИМ

Губернатор Ульяновской области Сергей Морозов поддержал общественность с инициативой создания нового речного вокзала и благоустроенной набережной Волги.

ля более комфортного благоустройства в городе правительство Ульяновской области начало обсуждать возможность строительства нового речного вокзала, сообщает «Ульяновская правда».

Планируется, что новый вокзал разместится на участке между Императорским и Президентским мостами. Глубина Волги в этом месте позволит подавать к причалу суда с разным водоизмещением, а это значит, что город сможет посетить больше туристов. По затратам на строительство потребуется несколько миллиардов рублей.

«Мы сейчас будем агрегировать те предложения, архитектурные решения, проектные решения, которые готовились в разное время коллегами, и, исходя из этого, будем формировать новую концепцию, которая позволит нам включиться в различные государственные программы и позволит привлечь в финансирование к том числе и государственные ресурсы», — сообщил председатель

Совета директоров Корпорации развития промышленности и предпринимательства Ульяновской области Руслан Гайдетдинов.

Перед началом строительства необходимо провести противооползневыеработы. Ориентировочно на стройку и благоустройство специалистам потребуется пятьлет.

«Сейчас только подготовка, обсчет ориентировочной стоимости строительно-монтажных работ, проектных работ, возможности размещения конкретной точки, варианты, где можно еще что разместить. Вот такая работа ведется в настоящий момент», — отметил директор ЗАО «Институт «Гипротрансмост-Ульяновск» Сергей Чурбаков.

Сергей Морозов поручил создать профильную рабочую группу, которую возглавит лично. Первое заседание специалистов, ответственных чиновников и общественников по созданию нового речного вокзала в Ульяновске и набережной реки Волга пройдет уже в конце января 2020 года.

### новороссийск

## ПРИЧАЛЫ ДЛЯ ПОРТОФЛОТА

«Морстройтехнология» получила положительное заключение Главгосэкспертизы на проектную документацию «Строительство причалов для служебно-вспомогательного флота Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» в акватории морского порта Новороссийск вдоль Западного мола».

роектом предусматривается строительство новых причалов для служебно-вспомогательного флота АЧБФФГУП «Росморпорт» в акватории порта Новороссийск вдоль Западного мола

Восточный и Западный молы — старейшие морские сооружения порта Новороссийск, построенные в конце XIX века для защиты судов в акватории Цемесской бухты. С учетом частых штормов, в том числе с порывами северо-восточного ветра до 40–60 метров в секунду, оградительные гидротехнические объекты в порту Новороссийск играют особую роль. Основные функции Восточного и Западного молов, которые представляют собой гравитационные бетонные стенки на каменном

основании, — защита акватории порта Новороссийск от волнения южного и юго-западного направлений

В корневой части Западного мола расположена пониженная площадка, которая служит для швартовки судов вспомогательного флота или яхт. Новый причал будет расположен вдоль мола, в продолжение существующей площадки. Реализация проекта, как ожидается, позволит сократить затраты филиала на аренду причального фронта для отстоя флота.

ООО «Морстройтехнология» специализируется на проектировании объектов транспортной инфраструктуры, в основном морских портов, терминалов различного назначения и других сложных гидротехнических сооружений.



Новые причалы построят вдоль Западного мола. Источник: ok.ru

#### СИБИРЬ

Подготовка к навигации-2020 флота ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ПАО «ЛОРП», г. Якутск) идет в плановом режиме и находится под контролем руководства судоходной компании.

## ЛОРП: НА ВЫМОРОЗКУ — 111 СУДОВ



Когда холода на руку...

о сообщению начальника отдела технической эксплуатации и организации ремонта флота Сергея Горелова, на сегодняшний день сдача судов в технической готовность идет по графику, во всех подразделениях производятся выморозочные работы. Всего в текущую зиму предстоит выполнить данные работы на 111 судах в объеме 7840 куб. м.

Как отмечает начальник Осетровского филиала Анатолий Шишмарин, в межнавигационный период 2019–2020 годов в Осетрово на зимнем отстое находится шесть единицфлота (теплоходы «Василий Ягнышев», «ТО-1553», «Томпо», «РТ-475», МП-2503, МП-2534), четырем судам требуются ледокольно-выморозочные работы.

Несмотря на относительно теплую погоду в январе 2020 года, молодыми специалистами Евгением Выскубовыми Вячеславом Погодаевым, выморожено 40% от общего объема работ. Осетровцы уверены, что ледокольно-выморозочные работы будут выполнены в срок.

По сообщению начальника Янского судоходного участка Константина Игина, на Яне выморозка идет по плану. В п. Усть-Куйга на зимнем отстое находится 14 единиц флота, на 10 из которых запланированы ледокольно-выморозочные работы, на судах очередного предъявления предусмотрена выморозка со «свожением» для ремонта корпуса.

По плану ледокольно-выморозочных работ на текущую зиму в Белогорском СУ необходимо произвести, по информации начальника Белогорского судоходного участка Романа Иримескуна, выморозку на девяти единицах флота общим объемом 995 куб. м. «Стоят холода, погода радует. Самое время для выморозки. В поселке Белая Гора на судах БСУ выморозка будет выполнена в срок. Выморозчик Сергей Иванов — опытный специалист, работающий не первый год на выморозке судов», — отмечает Иримескун.

Подготовка к навигации идет по плану. В ближайшее время структурные подразделения ПАО «ЛОРП» приступят к очередному этапу судоремонтных работ — с 1 февраля экипажи начнут выходить на саморемонтные работы.

# ЕРП: НА РЕМОНТ— 400 МИЛЛИОНОВ

На судоремонтных предприятиях Енисейского речного пароходства — дочерней компании «Норникеля», идет ремонтная кампания. Объем финансовых средств на подготовку флота к навигационному сезону 2020 года составит 396 млн руб.

Винешний межнавигационный период специалисты ремонтных предприятий АО «ЕРП» планируют отремонтировать 419 единиц флота. Основной объем работ приходится на крупнейшие ремонтные базы — Подтесовскую РЭБ флота, Красноярский судоремонтный центр и Ермолаевскую РЭБ флота. На большинстве судов будет осуществлен текущий ремонт, часть флота подлежит более затратному среднему ремонту.

Речники планируют также закончить ремонт морских судов — теплоходов «Северодонецк» и «Солнечногорск» и осуществить переклассификацию теплохода

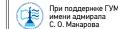
«Капитан Марусев» в повышенный класс «М-ПР» с возможностью плавания до Диксона.

Наряду с этим в межнавигационный период специалисты Красноярского судоремонтного центра планируют провести большие работы по восстановлению теплохода «Директор Новоселов», двух несамоходных барж и переоборудованию плавмастерской для работы на Червинской линии.

«В межнавигационный период на наши судоремонтные предприятия ложится колоссальный груз ответственности по своевременной подготовке флота к навигационному сезону. Нам необходимо обеспечить качественное техническое

обеспечение, провести высококвалифицированное обслуживание и ремонт, ведь от этого зависит ход всей навигации следующего года. Отмечу, что производственные мощности и профессионализм коллективов наших судоремонтных подразделений позволяют нам сегодня выполнять любые ремонтные работы любого уровня сложности», — отметил генеральный директор ООО «Норникель — ЕРП» Олег Шпагин.

ЕРП является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей. Флот пароходства составляет около 650 судов общей грузоподъемностью около 680 тыс. тонн.





СПЕЦМАТЕРИАЛЫ

## НАНОКОМПОЗИТОМ ПО СКАНДИЮ

Нанокомпозит вместо скандия предложили использовать в судостроении ученые Томского университета.

агистрант физико-технического факультета Томского государственного университета (ТГУ) Николай Кахидзе предложил в качестве альтернативы дорогостоящему скандию использовать наночастицы алмаза или оксида алюминия для упрочнения алюминиевых сплавов. Как сообщает пресс-служба ТГУ, нанокомпозит при самых строгих подсчетах обойдется в 4 раза дешевле скандийсодержащего аналога при достаточно близких физико-механических свойствах. Проект поддержан программой «УМНИК» Фонда содействия инновациям, на его реализацию выделено 500 тысяч рублей.

В настоящее время судостроительные компании в рамках дорожной карты «Маринет НТИ» стремятся заменить тяжелые стали легкими и сверхлегкими материалами. Кроме повышения грузоподъемности, это можно выгодно применять для сокращения топливопотребления, уменьшая вредные выбросы в атмосферу или же увеличивая мобильность судна и ускоряя доставку груза. В новых материалах заинтересованы также предприятия транспортной и авиакосмической отраслей.

Хорошей заменой стали выступают алюмоматричные композиционные материалы, модифицированные скандием. Однако в связи с высокой себестоимостью скандия ведется активный поиск более доступного модификатора. Сотрудник ТГУ Николай Кахидзе предложил заменить скандий наночастицами алмаза или оксида алюминия. Его задачей в рамках программы «УМНИК» станет разработка способа корректного введения нанопорошков в металлический расплав.

При прямом введении в расплав наночастицы сбиваются в агломераты, окисляются, не смачиваются, образуют вокруг себя поры. В итоге вместо упрочняющих частиц

получаются нежелательные примеси. В лаборатории высокоэнергетических и специальных материалов ТГУ уже разрабатывались научно-технологические подходы дисперсного упрочнения алюминия и магния, обеспечивающие корректное введение в расплав тугоплавких наночастиц и исключающие проблемы смачиваемости и флотации.

«Сопорой на разработки коллег в моем проекте предлагается следующее решение: нанопорошки деагломерируются (равномерно распределяются) в микроразмерном порошке алюминия с помощью ряда технологических операций. Затем из этой смеси синтезируется лигатура, достаточно технологичная и удобная для применения на производстве в промышленных масштабах. При введении лигатуры в расплав производится обработка внешними полями для равномерного распределения наночастиц и дополнительного увеличения смачиваемости. Kopректное введение наночастиц позволяет повысить физико-механические свойства исходного сплава», — объясняет суть своей работы Николай Кахидзе.

Первые опытные партии лигатур с наночастицами для их последующего введения в расплав Кахидзе планирует получить к концу 2020 года. В 2021 году запланировано получение опытных отливок и защита прав на интеллектуальную собственность.

С помощью программы «УМ-НИК» и привлечения сторонних инвестиций молодой ученый намерен наладить выпуск полуфабрикатов, подлежащих дальнейшим технологическим операциям, для получения листового проката. Стратегия развития проекта направлена на предприятия с высокой долей государственного участия, занятые в инновационном судостроении.



Эксперимент. Источник: tsu.ru

#### НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Безэкипажные суда формируют рынок будущего. Севастопольский госуниверситет уже сегодня планирует занять на этом рынке достойное место.

## В МОРЕ — БЕЗ ЭКИПАЖА

Ученые Севастопольского государственного университета планируют в течение трех лет оснастить новейшее научно-исследовательское судно «Пионер-М» таким оборудованием, чтобы оно могло без экипажа выходить в море и совершать простые операции, сообщил ТАСС проректор СевГУ по развитию, научной и инновационной деятельности Максим Евстигнеев.

«Безэкипажность — это второй этап проекта, не связанный уже с Минобрнауки. Ориентировочно, мы реализуем его в 2022–2023 году», — сказал Евстигнеев. Предполагается, что отработка технологий беспилотного судна начнется с простых операций — в частности, отбора проб морской воды в заданной точке.

Он пояснил, что уже на этапе строительства судна будут заложены элементы системы, позволяющие частично реализовать идеи безэкипажного управления. Чтобы полностью воплотить этот проект в жизнь, потребуется дооснастить «Пионер-М». Общая стоимость модернизации оценивается в 300 млн рублей — примерно столько же, сколько стоит и строительство самого судна.

«Создание безэкипажных судов — это один из так называемых рынков будущего. Судоходство в будущем будет намного экономичнее, выгоднее, потому что

работа человека будет уменьшена. В море подавляющее большинство операций рутинные: например, доставка груза от берега до буровой платформы, экологический мониторинг прибрежных вод и другие однотипные действия, которые может выполнять беспилотное судно. Безэкипажность позволит серьезно сэкономить компаниям при строительстве и эксплуатации судов: ведь системы жизнеобеспечения и обеспечение безопасности людей очень дорогостоящи», — уточнил проректор.

По его словам, управлять такими судами можно будет с берега. Находящийся в центре управления оператор сможет отслеживать операции судна и, при необходимости, корректировать их.

Проектирование «Пионера-М» вели ученые Севастопольского государственного университета на базовой кафедре «Инновационное судостроение и технологии освоения шельфа», созданной ЦКБ

«Коралл». Строительство судна будет проходить на трех заводах Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Средне-Невский судостроительный завод выполнит работы по формированию композитного корпуса, созданием надстройки займутся специалисты крымского предприятия «Судокомпозит», финальная сборка состоится на Севморзаводе. Длина судна составит 25,7 метра, ширина — 9 метров, скорость — 10 узлов, водоизмещение — 82 тонны.

Проект реализуется при поддержке Минобрнауки РФ, ОСК и Агентства стратегических инициатив. Строительство финансируют в рамках федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014–2020 годы». Индустриальным партнером выступает ОСК. Инвестиции в реализацию проекта составляют 300 млн рублей.



Источник: stv92.ru

### ТЕХСРЕДСТВА

## ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАТЬ ДИСТАНЦИОННО

Российский морской регистр судоходства (РС) готов к освидетельствованию судов и морских сооружений с помощью беспилотных летательных аппаратов.

истанционное освидетельствование организовано на базе четырех филиалов РС: в Архангельске, Мурманске, Астрахани и на Дальнем Востоке. Сотрудники прошли специальную подготовку. Обследование выполняется командой из двух человек: оператор управляет устройством и контролируетего состояние, инспектор осматривает конструкции при помощи планшета и фиксирует дефекты.

Методика дистанционного освидетельствования создает предпосылки для сокращения затрат судовладельцев. Порядок работы с техническими средствами дистанционного обследования разработан с учетом рекомендаций Международной ассоциации классификационных обществ и включен в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

В соответствии с Правилами классификационных освидетельствований судов в эксплуатации судовладелец обеспечивает инспекторуусловия для качественного и безопасного осмотра объекта. Для обследования конструкций могут потребоваться специальные средства доступа, такие как леса, подъемники и передвижные плат-

формы, плавучие приборы, плоты. В мировой практике подготовка к тщательному обследованию неизбежно ведет к временному выводу судна из эксплуатации и дополнительным расходам.

В настоящее время международная морская индустрия ожидает, что беспилотные технические средства позволят не только повысить уровень безопасности для инспектора, но и сократить трудоемкость и затраты на освидетельствование. С помощью дронов можно выполнить осмотр труднодоступных элементов надстроек буровых платформ, грузовых трюмов и балластных танков крупнотоннажных судов, выявить дефекты корпусных конструкций, таких как сквозные разрушения, остаточные деформации, разрывы, трещины, отрывы набора.

Основные задачи при внедрении дистанционного освидетельствования — обеспечение управляемости аппаратов и неподвижного зависания в установленной точке в условиях сильного ветра. Для определения технических характеристик беспилотного аппарата и оценки рисков проведена научно-исследовательская работа. В результате создан специальный беспилотный комплекс и разра-



ботана методика его безопасной эксплуатации. В настоящее время дроны, находящиеся в распоряжении РС, снабжены гиростабилизированными видеокамерами, передающими изображение в режиме реального времени, а также способными выполнять фотосъемку.

«Задача Регистра — постоянно совершенствовать нормативно-техническую базу в соответствии с современными разработками, приносить практическую пользу индустрии, повышать уровень безопасности судоходства, сохранности грузов, защиты окружающей среды. Формируя доверие судовладельцев, мы стремимся находить оптимальные решения с точки зрения операционной эффективности коммерческого флота», — подчеркивает генеральный директор РС Константин Пальников

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

## СУДА РАЗНЫЕ НУЖНЫ

По проектам Морского инженерного бюро за 2019 год было построено и сдано в эксплуатацию 28 новых и переоборудованных судов суммарным дедвейтом 181 тыс. тонн (158,5 тыс. тонн — новое судостроение, 22,5 тыс. тонн — переоборудование существующего флота).

ак, в конце 2019 года Бакинский судостроительный завод Baku Shipyard сдал в эксплуатацию первый построенный в Азербайджане каспийский танкер-продуктовоз — химовоз нового поколения «Лачин» дедвейтом 8009 тонн проекта RST12C. Всего в серии строится четыре судна.

Заказчиком является ЗАО «Азербайджанское Каспийское морское пароходство».

Танкеры нового проекта RST12C имеют усиленную каспийскую функцию: при каспийской осадке 4,54 м дедвейт 8009 тонн (у проекта RST27 — дедвейт 7030 тонн), что большена 979 тонн; объем грузовых цистерн рассчитан на перевозку нефтепродуктов Каспийского региона и увеличен за счет подъема тронка до 9190 куб. м (у RST27 — 8100 куб. м), т.е. на 1090 куб. м.

Также построены два многофункциональных мелкосидящих аварийно-спасательных судна-буксира проекта MPSV12 с арктическим ледовым классом Arc 5. Завод-строитель — Невский судостроительно-судоремонтный завод. Заказчик — ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» Росморречфлота Министерства транспорта России. Всего в серии четыре судна.

Многофункциональное спасательное судно-буксир (МСС) проекта MPSV12 представляет собой мелкосидящее (рабочий диапазон осадок 3,2-4,5 м) судно с наклонным форштевнем, двухъярусной удлиненной надстройкой бака, машинным отделением в средней части, дизельной энергетической установкой, двумя винтами регулируемого шага, двумя носовыми и одним кормовым подруливающими устройствами. Судно имеет уникальные для таких размеров и арктического ледового класса Arc5 дедвейт — при осадке 4,50 м / 3,20 м он составляет 1936 тонн /

Построены восемь самых больших по водоизмещению сухогрузных «сверхполных» судов смешанного река-море плавания «Волго-Донмакс» класса проекта RSD59. Головное судно серии RSD59 «Пола Макария» вошло в состав лучших судов 2018 года (Significant Ships of 2018) Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects).

В конце прошлого года Нижегородский завод «Красное Сормово» спустил на воду тринадцатое построенное на этом заводе многоцелевое сухогрузное судно «Пола Анастасия» дедвейтом 8144 тонны проекта RSD59 (строительный номер 06013). Заказчик — ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», лизингополучатели — судоходные компании «Пола Райз», «Петротранс», «Астрол».

Всеготри завода (завод «Красное Сормово», Невский завод, Окская судоверфь) законтрактовали более 40 судов проекта RSD59 (четырнадцать из них уже построено, остальные — в работе).

Построенные в 2018–2019 годах шесть «сверхполных» многоцелевых сухогрузных судов «Волго-Дон макс» класса проекта RSD59 не имеют аналогов в мире и существенно по своим технико-экономическим параметрам лучше всех имеющихся на отечественном рынке судов.

Преимущества проекта RSD59 (на примере судна «Пола Фива» с усиленной морской функцией) по сравнению с лучшим из ранее построенных сухогрузов «Волго-Дон макс» класса проекта RSD49: дедвейт в реке при осадке 3,60 м 5320 тонн (у проекта RSD49 — 4507 тонн), что больше на 813 тонн; дедвейт при максимальной осадке — 4,706 м 8144 тонны (у проекта RSD49 при максимальной осадке — 4,70 м 7143 тонны), что больше на 1000 тонн; наличие длинного трюма (77,35 м), позволяющего перевозить КТГ, что актуально для рынка стран Каспийского региона; высота трюма 9000 мм, что позволяет перевозить контейнеры высотой до 9,6 фута — high cube containers (три таких контейнера в высоту); движение и управляемость обеспечиваются двумя ВРК (лучше маневренность в узкостях, больше грузового пространства за счет уменьшения размеров МО).

Построены восемь сухогрузных судов смешанного река-море плавания «Азовский пятитысячник» класса проекта RSD32M. В ноябре 2019 года сдано восьмое, заключительное в серии многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 6220 тонн проекта RSD32M «Анатолий Николаев» (строительный номер 3208). Вся серия построена в 2019 году. Заказчик — ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», лизингополучатель — компания «Навис-1».

Суда проекта RSD32M в качестве основной целевой задачи могут перевозить «классические» партии зерна в 5000 тонн из портов Азовского и Каспийского морей при характерной в этих районах осадке 4,20 м.

По своей философии, суда проекта RSD32M призваны заменить устаревшие морально и физически «Сормовские» и «Волго-Балты», которые активно работают именно в этом сегменте перевозок. Имея меньшую по сравнению с судами «Волго-Донмакс» класса расчетную длину, суда проекта RSD32M дешевле в постройке и более экономичны в эксплуатации.

Построены две сухогрузные баржи смешанного река-море плавания «Волго-Дон макс» класса проекта RDB12. Всего ПАО «ГТЛК» заказало 3 баржи проекта RDB12. Лизингополучатель — судоходная компания «Петротанкер». Строи-

тель — ССЗ «Нефтефлот». Проект RDB12 представляет собой безэкипажное несамоходное трюмное судно «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания с четырьмя грузовыми трюмами с двойными дном и двойными бортами, с водонепроницаемыми люковыми закрытиями. В кормовой оконечности устанавливаются горизонтальные сцепные балки для автоматического сцепного замка.

Завершена серия самых больших по водоизмещению «МАРПОЛовских» несамоходных нефтеналивных барж «Белмакс» класса для эксплуатации по реке Белой проекта ROB20 (построено заключительное судно серии). В 2019 году была сдана восьмая, заключительная в серии, мелкосидящая двухкорпусная несамоходная нефтеналивная баржа «Белмакс 8» проекта ROB20 класса «О» типа «Новая Бельская» дедвейтом 6000 тонн при осадке 2,75 м.

Серия из восьми судов строилась по лизингу для судоходной компании «Белмакс», заказчиком (лизингодателем) выступала Государственная транспортная лизинговая компания.

Суда предназначены для перевозки нефтеналивных грузов с температурой вспышки 60 °С и выше, основной груз — мазут, по маршруту река Белая — река Волга, включая водохранилища. В качестветолкачей напервом этапе используются «Уралы» / «Волгари».

Старые баржи типа «Бельская» проекта P-27 с речным классом «Р» в исходном однокорпусном варианте при осадке 1,80 м берут на борт 2960 тонн груза, а при максимальной осадке 2,60 м — 4590 тонн.

Также в 2019-м верфь Бешикташ (Ялова, Турция) сдалавторойрейдовый перевалочный комплекс с краном грузоподъемностью 35 тонн и трюмом объемом 4600 куб. м проекта CV03 (строительный номер 82) Luft 2. Перевалочный комплекс проекта CV03 предназначен для обеспечения рейдовой перевалки навалочных грузов, в первую очередь руды, с помощью крана с судов река-море плавания на морские балкеры с возможностью накопления груза для ситуации во время перерыва между большими судами.

По проектам Бюро в настоящее время ведется строительство судов в России, Турции, Азербайджане, Украине и Китае.

Подготовлено по материалам сайта МИБ



Многоцелевое сухогрузное судно «Пола Анастасия». Источник: fleetphoto.ru

#### ИНТЕГРАЦИЯ

После интеграции Севморзавода в структуру Объединенной судостроительной корпорации предприятие получит до 5 миллиардов рублей на обновление производственной базы, чтобы выполнять сложные заказы на высоком уровне. Об этом сообщил на своей странице в социальной сети Instagram врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев.

## НА ОБНОВЛЕНИЕ— 5 МИЛЛИАРДОВ



Севастопольский морской завод стал федеральным в 2019 году

«Для того чтобы вернуть Севморзаводу статус градообразующего предприятия и создать новые рабочие места, заводу нужна полноценная линейка заказов. Для города это очень важная задача. Известно, что у севастопольских корабелов есть необходимый опыт для строительства и ремонта современных судов различного класса. Интеграция завода в структуру ОСК позволит инвестировать в развитие и обеспечит заказами по линии Министерства обороны,

позволит в том числе выполнять и гражданские заказы», — говорится в сообщении.

Развожаев отметил также, что после воссоединения Крыма и Севастополя с Россией завод уже получил 1 млрд рублей на техперевооружение, в октябре прошлого года на Севморзаводе спустили на воду новый плавкран «Севастополь», а в 2018 году заложен плавкран «Григорий Просянкин» грузоподъемностью 700 тонн.

#### НЕКОММЕРЧЕСКИЙ ЛИЗИНГ

## ОТ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ ДО ПАССАЖИРСКИХ

ПАО «ГТЛК» будут выделены из федерального бюджета 15,55 млрд руб. на пролонгацию четырех программ некоммерческого лизинга водного и воздушного транспорта. Соответствующие постановления подписал Председатель Правительства РФ Дмитрий Медведев в конце декабря 2019 года.

**Т**редства бюджета в размере 10,65 млрд руб. (5,65 млрд **Ј**руб. в 2019 году и 5 млрд руб. в 2021 году) будут направлены на приобретение гражданских судов отечественного производства в рамках госпрограммы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений», а 4,9 млрд руб. (полученные в 2019 году) — на обеспечение поддержки продаж воздушных отечественных судов в рамках подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы».

Нынешняя докапитализация станет вторым этапом программы развитиялизинга отечественных судов, которая стартовала в 2018 году.

В первом этапе законтрактовано 11 сухогрузов и два скоростных пассажирских судна, лизингополучателям передано три судна.

В рамках реализации второго этапа запланировано приобретение 15 единиц техники: двух судов дноуглубительного флота, четырех сухогрузов класса река-море проекта RSD59, четырех пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай» и одного пассажирского судна «Чайка СПГ».

Напомним, что программы ГТЛК действуют за счет бюджетных инвестиций и привлечения внебюджетных источников и направлены на импортозамещение устаревшей иностранной техники и развитие отечественного производства.

#### ПЕРЕЕЗД

Головной офис Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) планируется переместить из Москвы в Санкт-Петербург. Переезд запланирован на июль 2020 года.

## из москвы В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

о словам президента корпорации Алексея Рахманова, после переезда в Санкт-Петербург штаб-квартира ОСК будет расположена в двух офисах: представительский офис на улице Антоненко и операционный — на Марата, 90, либо в других точках, которые сейчас рассматриваются.

Планируется, что из Москвы переедут 340-350 сотрудников. Вероятно, однако, что до трети сотрудников не захотят менять место жительства, и тогда корпорации придется нанимать новых специалистов. Как уточнил президент ОСК, по опыту «Газпрома», местные кадры не смогут составить конкуренции столичным, и поэтому предполагается программа по привлечению специалистов из Москвы на соответствующих условиях. Расходы по переезду планируются на уровне 1,4 млрд руб.

#### НОВЫЙ АЛЬЯНС

## «ВОЛГОТРАНС» — ПАРТНЕР ПОЛЯРНИКОВ

АСПОЛ-СПб, РАНХиГС и 000 «Волготранс» подписали соглашение о сотрудничестве.

Тоглашение о сотрудничестве в ходе выездного расширенного заседания совета РОО «Ассоциация полярников Санкт-Петербурга» (АСПОЛ-СПб) подписано между судоходной компанией «Волготранс», АСПОЛ-СПб и СЗИУ «Российская академия народного хозяйства и госслужбы» (РАНХиГС). Документ подписан президентом АСПОЛ-СПб, директором РАНХиГС Владимиром Шамаховым и генеральным директором ООО «Волготранс» Родионом Светличновым.

Обе стороны выразили надежду на плодотворное сотрудничество.

«Наша компания намерена построить инновационное арктическое судно «Гриншип». Этот проект уже одобрен Арктическим советом. Поэтому нам крайне важно иметь поддержку как Ассоциации полярников, так и Академии народного хозяйства с их колоссальным опытом в реализации сложных проектов в Арктике»,отметил Родион Светличнов.

В свою очередь, Владимир Шамахов напомнил, что в 2021 году Россия примет у себя глав государств Арктического совета. Встреча пройдет в Санкт-Петербурге.

### НАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ

## ОТМЕЧЕН «СОВКОМФЛОТ»

«Совкомфлот» стал обладателем престижной национальной премии «Казначей года 2019» в номинации «Сделка года по привлечению финансирования».

кспертный совет российской независимой Ассоциации корпоративных группы «Совкомфлот» за успешно завершенную в 2019 году серию кредитных сделок на общую сумму более 1 млрд долларов, заключенных в рамках финансирования действующей инвестиционной программы и рефинансирования текущих долговых обязательств. От имени компании награду получил Александр Вербо, начальник финансового управления-казначейства ПАО «Совкомфлот».

«Заключенные сделки продемонстрировали, что компания сохраняет непрерывный доступ к источникам финансирования в условиях высокой волатильности мирового финансового рынка, а также позволили обеспечить оптимизацию профиля обслуживания долга и увеличить запас среднесрочной ликвидности Общества», — прокомментировал Александр Вербо.

ПАО «Совкомфлот» удостоказначеев отметил казначейство илось награды в рамках национальной премии «Казначей года» второй год подряд. Кроме того, «Совкомфлот» неоднократно отмечался за успешное привлечение финансирования и на международном уровне, в частности премиями отраслевого издания Marine Money и премией Seatrade Awards в номинации «Сделка года 2017».



Александр Вербо, начальник финансового управления-казначейства ПАО «Совкомфлот»

ТРЕНАЖЕРНАЯ ПОДГОТОВКА

## УЧИТЬСЯ НА БЕРЕГУ, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ ОШИБОК В МОРЕ

Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиал ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова провел модернизацию собственного Морского учебно-тренажерного центра. Об этом корреспонденту «Водный транспорт» рассказал начальник Азово-Донского отделения Института повышения квалификации (АДО ИПК), входящего в «Седовку», Андрей Сапунов.

«Азово-Донское отделение Института повышения квалификации занимается подготовкой как плавсостава, так и береговых специалистов, а также курсантов среднего профессионального образования и высшей школы, — пояснил Сапунов. — Если на начальном этапе курсанты проходят базовые виды подготовки и получают рабочие свидетельства и рабочие дипломы при наличии определенного плавценза, то в дальнейшем работникам плавсостава необходимо проходить переподготовку каждые пять лет».

Морской учебно-тренажерный центр (МУТЦ) является одним из структурных подразделений АДО ИПК, где в основном учатся и проходят повышение квалификации судоводители. Для их профессиональной подготовки Институт Седова провел количественную и качественную модернизацию

В частности, площадка Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ) была расширена втрое. Нарядусимитацией реального радиооборудования, которое используют при поиске и спасании, аварийной связи на судах, в «Седовке» установлена действующая спутниковая станция Инмарсат, позволяющая связаться с любым судном.

Модернизацию прошли и тренажеры-симуляторы капитанского мостика. Например, усовершенствованный мостик с пятиканальной визуализацией (пять экранов вместо трех ранее) дает большее погружение в рабочую среду: у штурмана проходящий мимо теплоход уходит за угол зрения, как в реальности. «Сейчас угол обзора составляет 180 градусов, но будем расширять до 270», пообещал начальник Морского центра Михаил Журавлев. Кроме того, были установлены два новых дополнительных симулятора, что позволило расширить количество одновременно обучающихся слушателей центра.

По словам Журавлева, установленное новое программное обеспечение полностью имитирует район плавания с учетом новых строений и зданий. Например, лоцманы, работающие в регионе, тоже проходят обучение в МУТЦ и отрабатывают все сложные участки на Нижнем Дону. При этом тренажер может имитировать любые погодные условия, более 10 типов судов и более 10 районов плавания. Это отвечает запросам местных судовладельцев, которым интересны как речные, так и морские районы плавания. Кроме того, возможна и отработка взаимодействия судов, например, обгона или расхождения.



В учебно-тренажерном центре Азово-Донского отделения института повышения квалификации

«Ранее при выполнении упражнений инструктор находился рядом с обучающимися, что могло создавать определенный психологический дискомфорт. Сейчас инструктор дает задачи дистанционно, а обучающийся отрабатывает маневры самостоятельно, как в реальной жизни. При этом следить за выполнением маневров позволяют установленные видеокамеры», — объяснил начальник

Традиционно основная целевая группа Морского учебно-тренажерного центра — это судоводители. Для механиков не предусмотрено стандартизированных видов подготовки, кроме переподготовки для получения диплома. Тем не менее в июле дополнительно к уже имеющемуся тренажеру установлен и тренажер машинно-котельного отделения (МКО), на котором можно отрабатывать рабочие ситуации при подготовке и переподготовке судовых механиков. «На этом тренажере учатся наши курсанты и повышает квалификацию командный состав судовых механиков. На нем можно отыгрывать как стандартные ситуации, так и такие, которые, возможно, никогда не реализуются на практике, но позволят поднять уровень понимания своей профессии», — подчеркнул Михаил Журавлев. Главная цель установки тренажера МКО — скоммутировать его с тренажером «Капитанский мостик», что позволит отрабатывать задачи в составе всего экипажа судна.

Система менеджмента качества и система стандарта качества образовательных услуг предполагает объективную оценку начального и конечного уровня знаний. «Всех желающие пройти повышение квалификации тестируют, чтобы определить их уровень подготовки. Эта процедура определяет продолжительность обучения и уровень качества подготовки специалистов. В конце обучения все допущенные ошибки протоколируются и инструктор проводит разбор конкретных действий.

Именно поэтому инструкторы АДО ИПК имеют сертифицированный и достаточно высокий уровень профессиональной подготовки и постоянно повышают свою квалификацию.

По словам Андрея Сапунова, в АДО ИПК работают более 100 инструкторов-экзаменаторов. Институт повышения квалификации привлекает как штатных преподавателей, прошедших курсы инструкторов, так и работников флота и береговых предприятий. Работать в МУТЦ зовут лучших выпускников Института. Так, выпускник и сын начальника МУТЦ — Василий Журавлев — является кандидатом наук и работает на современных судах, а в перерывах между рейсами делится своим опытом как инструктор в своей альма-матер. При этом взаимный обмен опытом происходит между преподавателями и слушателями, когда сами обучающиеся активно делятся нюансами работы в разных районах плавания и на судах разных типов. Ресурсы центра, как технические, так и кадровые, обеспечивают его бесперебойную работу в течение всего учебного

В настоящее время руководством головного вуза — ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова — в лице ректора Сергея Кондратьева поставлена задача консолидировать все ресурсы АДО ИПК на единой площадке в одном из учебных корпусов, что позволит повысить качество подготовки курсантов, студентов и слушателей. Наличие общежития для слушателей на этой же площадке сделает их подготовку еще более комфортной.

АДО ИПК является структурным подразделением «Седовки», приносящим дополнительные финансовые средства. Этот дополнительный доход позволяет эффективно развивать материально-техническую базу всего Института, в том числе и МУТЦ. В «Седовке» уверены, что профессиональная подготовка кадров на берегу позволит в дальнейшем избежать ошибок в море.

нижний новгород

## И «ЗУБР», И «ХИВУС»

Одним из типов скоростных судов с динамическими принципами поддержания являются суда на воздушной подушке (СВП). В России такие суда строят в Нижнем Новгороде.

ринцип работы таких судов состоит в создании с помощью гибкого ограждения под корпусом воздушной подушки, которая «несет» судно над водной поверхностью и обеспечивает существенное снижение сопротивления воды движению корпуса. Причем СВП почти не боятся ни льда, ни волн, а главное, легко могут использоваться на не оборудованном причалами берегу. Главным достоинством этих судов являются не просто хорошие показатели скорости, а возможность их круглогодичной эксплуатации в любых климатических районах.

Транспортные СВП востребованы на всей территории России — от ее европейской части до Дальнего Востока, так как основные населенные пункты располагаются на берегах рек, которые в зимнее время покрыты льдом. СВП представляют возможность обеспечения круглогодичных пассажирских и грузовых перевозок, атакже полноценного снабжения и доставки персоналав районы разработки шельфовых месторождений нефти и газа в Сибири, на Севере и прочих акваториях.

Помимо грузопассажирских перевозок СВП способны найти широкое применение в работе спасателей и геологов, пограничников и службы береговой охраны. Данные объекты перспективны для водного туризма.

Отдельно следует отметить возможности использования СВП в качестве научно-исследовательских судов, позволяющих проводить исследования на предельном мелководье

(сейсморазведка, поиск полезные ископаемых, биологические исследования, экологический мониторинг и прочее).

Россия обладает богатым опытом эксплуатации СВП в зимних условиях, включая самые тяжелые — над торосистым льдом и во время ледохода.

В нашей страненакопленогромный опыт разработки таких типов судовдля самых различных целей. К концу 1980-х отечественное судостроение занимало лидирующее положение в мире как по составу СВП, так и по их основным гидродинамическим показателям. Некоторые рекорды по-прежнему числятся за Россией — крупнейшим в мире военным десантным АСВП (водоизмещением около 550 т) является корабль проекта 1232.2 «Зубр», гражданское пассажирское транспортное судно «Хивус-32» входит в пятерку самых больших СВП в мире.

В 90-е годы прошлого века по известным причинам разработки в области СВП были по большей части приостановлены. Частные российские судостроители предпочитают обходиться строительством единичных объектов или малых серий судов. В большинстве случаев строительство осуществляется без предварительных экспериментальных испытаний, что приводит к неудовлетворительным показателям эксплуатации не только по сравнению сзарубежными аналогами, но и с отечественными проектами советского периода.

Это при том, что само по себе создание технического проекта СВП является дорогостоящим, так же как

и последующая эксплуатация.

Говорить о полном кризисе в части создания СВП и перспектив их развития, пожалуй, нельзя, поскольку для решения ряда задач, в том числе государственного значения, использование этих объектов не имеет альтернативы.

Скорее можно отметить проблемы общего характера для судостроительной промышленности в целом: неразвитый внутренний рынок производства (до 80% материалов и оборудования для строительства СВП является импортным); отсутствие серьезных научных проработок для развития этих судов (научный задел, созданный более 30 лет назад, практически исчерпан); дефицит научных кадров — смена уходящим проектантами исследователям не подготовлена.

Если будет уделено должное внимание решению основных научно-технических вопросов, связанных сразвитием СВП — повышение их надежности и ресурса, а также снижение стоимости эксплуатации, — то из объектов, способных решать уникальные задачи, СВП смогут стать массовыми успешно коммерчески эксплуатируемыми объектами гражданского флота.

Эксплуатация амфибийного флота активно развивается за рубежом — и в США, и в Европе, а в последнее десятилетие также в Китае и Южной Корее. Это является дополнительным аргументом в пользу целесообразности интеллектуальных и финансовых вложений в развитие судов на воздушной подушке.

Андрей Крулев

#### АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

В Каменском районе Алтайского края приобрели судно на воздушной подушке «Пегас-5» для работы в качестве речного такси для перевозки жителей Камня-на-Оби в межнавигационный период.

## РЕДКИЙ «ПЕГАС» ДОЛЕТИТ ДО СЕРЕДИНЫ ОБИ

аждый год с окончанием навигации в период ледостава жители правобережья Оби оказывались отрезанными от «большой земли». Речное такси, работающее по доставке людей с одного берега на другой, призвано исправить ситуацию.

Судно, построенное в Нижнем Новгороде, успешно прошло испытания. Его первым пассажиром стала случайная участница бета-тестирования, жительница деревни Дресвянка Валентина Иванова, сполна оценившая преимущества нового вида транспорта.

Однако дебютный выход «Пегаса» пришлось перенести. Как сообщило местное издание «Каменские известия», в первый день работы судна на воздушной подушке на частной переправе появились проблемы из-за сложных гидрометеоусловий. Острые, как бритва, торосы оказались сложным препятствием для «Пегаса», успешно прошедшего накануне бета-тестирование.

С выравниванием ледового покрытия на реке проблема с движением судна будет решена.



Случайная участница бета-тестирования. Фото Дмитрия Проскурина. Источник: «Каменские известия»

КАМЧАТКА

## ΚΑΤΕΡΑ ΠΟ ΓΟСΠΡΟΓΡΑΜΜΕ

На Камчатку доставлены два судна на воздушной подушке «Нептун 23» для круглогодичной перевозки пассажиров в северных районах края. Катера-амфибии «Орлан» и «Беркут» будут работать в Пенжинском и Олюторском районах края.

удно «Нептун 23» способно вместить до 20 пассажиров и 2,1 тонны груза, развивает скорость до 60 км/ч, может передвигаться по воде, льду и снегу.

«Эти катера, как и «Нептун 15», который уже год отработал в Камчатском крае, заказаны в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы Камчатского края» у ООО «Ховеркрафт» в Санкт-Петербурге. Были определенные сложности с ходовыми испытаниями судов, с их оформлением. Это связано с тем, что наш субъект — первый в стране, кто заказал катера-амфибии морского регистра, потребовалось больше времени, чтобы проверить, как они ведут себя на воде», — рассказал министр транспорта и дорожного строительства края Владимир Каюмов.

По его словам, отличительной способностью судов «Нептун 23» является гидравлический механизм открытия крыши и установленный кран-манипулятор, благодаря чему на них можно будет перевозить крупногабаритные грузы, что особенно актуально для переправ на севере Камчатки.

Один из катеров будет работать на переправе Тиличики — Корф, где уже несколько месяцев курсирует грузопассажирское судно «Камчатка». В отличие от баржи

«Нептун 23» сможет перевозить пассажиров из районного центра в аэропорт и в зимний период.

Вторая амфибия будет отправлена в Пенжинский район. Туда же к началу навигации доставят баржу «Камчатка-2», которая способна вместить 25 пассажиров и 40 тонн груза. Благодаря размеру палубы, на ней можно перевозить легковые и грузовые автомобили, а также грузы длиной до 24 м.

Стоимость строительства каждого катера, сообщает ТАСС со ссылкой на пресс-службу края, составляет 16 млн рублей. Таким образом, затраты краевого бюджета на два катера составили 32 млн рублей.

Как сообщалось ранее, конкурс на приобретение трех судов на воздушной подушке правительство края проводило в конце 2017 года. Победителем стала компания «Ховеркрафт»

Группа компаний ООО «Ховеркрафт» и ООО «Судостроительная компания «Нептун», действующих под брендом «Нептун Ховеркрафт», — это инновационная судостроительная компания, работающая в сфере проектирования и производства транспортных средств на воздушной подушке (Ховеркрафтов).

#### ПЕРМСКИЙ КРАЙ

Первый катер «Аэроджет-10М» на воздушной подушке, который появился в Пермском крае, передан формированию аварийно-спасательной службы Березниковского городского округа.

## «АЭРОДЖЕТ-10М» ДЛЯ СПАСАТЕЛЕЙ

Катер позволит повысить транспортную доступность отдаленных населенных пунктов, поскольку может передвигаться практически по любой поверхности и в любое время года.

С оснащением и техническими возможностями судна ознакомился губернатор Пермского края Максим Решетников. Глава региона отметил высокую универсальность судна: «Это и спасательная функция, и доступность медицинского обслуживания, и при необходимости обеспечение доставки населения». По итогам осмотра губернатор региона обозначил необходимость в приобретении подобных судов и для других территорий края, в частности для поселка Гайны. Соответствующее поручение дано региональному Минтрансу.

Судно обладает высокой проходимостью: оно способно преодолевать пологие береговые склоны, промоины и отмели, передвигаться по воде, льду и болотам, имеет скорость хода по воде 40 км/ч, по снегу — 60 км/ч. Максимальная дальность хода катера без дозаправки составляет 500 км. Судно позволяет перевозить до 10 человек или грузы до 1200 кг.

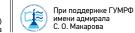
Пословам руководителя Управления гражданской защиты Березников Юрия Скопа, благодаря появлению судну возможности окружных спасателей значительно расширились. «Например, его можно использовать для реагирования на чрезвычайные ситуации

вотдаленных населенных пунктах, до которых нет дорог и доступ возможен только по Каме. А также для реагирования в другие населенные пункты, добраться до которых в зимний период времени проблематично», — подчеркнул Юрий Скоп.

После передачи судно «Аэроджет-10М» будет также использоваться для проведения поисково-спасательных работ. Для реагирования при возникновении чрезвычайных происшествий судно планируется оснастить специальным оборудованием: мотопомпой, комплектом аварийно-спасательного инструмента, медицинской укладкой, носилками, гидрокостюмом.

Чтобы управлять катером, водители проходят дополнительное обучение под руководством представителей завода-изготовителя. Сегодня уже обучены восемь человек, которые имеют права судоводителей маломерных судов.

Сегодня на вооружении краевой службы спасателей имеется также аэробот. Он представляет собой вездеход, который способен перемещаться по различным поверхностям: воде, мелководью, заболоченным участкам, тростнику и камышу, снежному покрову, льду. Однако, в отличие от аэробота, катер на воздушной подушке обладает большей мобильностью и может ближе подобраться к пострадавшему, например, к рыбаку на отколовшейся льдине.







## КЛАССИКА СЕВЕРНОЙ ДВИНЫ

На Северной Двине в Архангельской области до сих пор трудится уцелевший с начала прошлого века пароход-колесник «Н. В. Гоголь». В наступившем году этому «старичку» исполняется 109 лет.

етний прогулочный рейс по акватории Архангельска на нем можно совершить всего за 1200 рублей, но в свою скорую 109-ю навигацию он готовится совершать и трехдневные круизы до Брин-Наволока.

Пароход-колесник «Н.В.Гоголь» был построен в далеком 1911 году по заказу Северного пароходного общества на Сормовом заводе в Нижнем Новгороде. «Н. В. Гоголь» самое старое судно России, которое до сих пор находится в эксплуатации.

Последний раз капитальный ремонт и реконструкцию пароход «Н. В. Гоголь»

прошел в 1994-1996 годах. Корабелы бережно перебрали все механизмы судна, установили современное оборудование, полностью заменили интерьер кают и других помещений, сделав их более комфортными и уютными. На пароходе имеется 30 пассажирских кают, рассчитанных на 53 пассажира. «Н. В. Гоголь» готов предоставить своим гостям две каюты класса «люкс», две каюты «полулюкс», четыре одноместные каюты, 19 двухместных кают, одну трехместную и одну четырехместную каюту. К услугам туристов салон отдыха, кают-компания, бар и сауна.

#### ХРОНОГРАФЪ

Бронзовый тверской купец стоит на гранитном сером пьедестале, из которого выдается нос старинного купеческого челна, направленного в сторону Волги.

## ВОКЗАЛ НА НАБЕРЕЖНОЙ «ТВЕРИТИНА КУПЦА»

егендарный Афанасий Никитин... Впрочем, в летописях он записан просто как «Афонасья Микитина сын» и «Офонасий Тверитин купец, что был в «Ындее четыре года».

В той далекой «Ындее» в городе Ревданда ему тоже поставили памятник. Так же, как и в Твери, откуда он и направился в свое знаменитое «Хождение за три моря».

И где, спрашивается, может находиться речной вокзал в таком городе?! Конечно же, на набережной, носящей его, Афанасия Никитина, имя.

Здание речного вокзала в Твери считают лучшим памятником советского периода и одним из архитектурных символов города. Оно было построено в 1935-1938 гг., до того времени в Калинине — Твери речного вокзала просто не было.

Для вокзала было выбрано исключительно выигрышное в градостроительном отношении место — на стрелке Волги и Тверцы, там, где с XIII века располагался Успенский Отроч монастырь.

Любопытно, что бывший монастырь, закрытый еще в 1918 году, не только не сносился тотально при строительстве вокзала, но и максимально сохранялся вплоть до начала 1960-х гг., сообщается на сайте градозащитников tversvod.ru. Практически ни один фундамент монастыря не пересекся со зданием речного вокзала. Зато сам вокзал, построенный за территорией бывшего монастыря на насыпном грунте, с использованием эффекта перепада высот, довольно быстро стал ветшать.

Ремонт ему требовался уже в 1980-х гг., причем такой, что ходили разговоры о полном его сносе. Этого не произошло, но состояние его оставалось плачевным. А после выезда из здания Центра современного искусства Марата Гельмана, который там размещался некоторое время, практически никаких ремонтных работ более не велось.

Когда в августе 2017 года произошло частичное обрушение центральной части здания, жители Твери восприняли это как личную драму. «Конец имперского величия», — с горечью поделился кто-то в соцсетях, мало веря, что деньги на реставрацию вокзала найдутся до того, как он обрушится

Но пока речной вокзал все еще держится, оставаясь уникальным и неповторимым явлением в истории города Калинина — Твери. И адрес прежний — набережная легендарного «Тверитина купца» Афанасия Никитина.

По публикациям livejournal.com

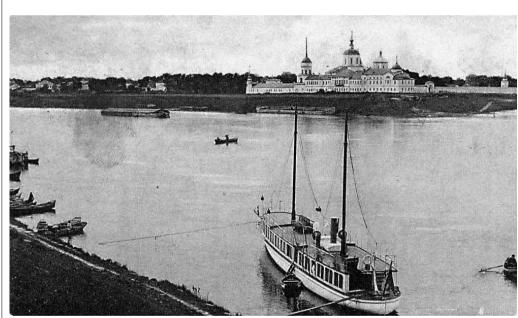
## III Конгресс «Гидротехнические сооружения и дноуглубление»

Организатор:

Генеральный спонсор:

При содействии:





Волга и Отроч монастырь, на месте которого был построен речной вокзал в Твери. Фото М. П. Дмитриева, 1903 год





