



ВОДНЫЙ

15 ФЕВРАЛЯ
2020 года
№2 (13008)

Выходит один раз в месяц

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

ТРАНСПОРТ

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

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



**ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ,
ЛЕГКО В БОЮ**

СТР. 5



**СОХРАНИТЬ ТРАДИЦИИ
РУССКОЙ ИНЖЕНЕРНОЙ
ШКОЛЫ**

СТР. 3



**БЕЛОМУТ СДАДУТ
В СРОК**

СТР. 8



Источник: fs3.fotoload.ru

РЕЧНИКИ ГОТОВЯТСЯ К МАЛОВОДНОСТИ

Бесснежная зима в европейской части России может по-разному сказаться на наполняемости внутренних водных путей (ВВП) в различных регионах страны. Если на Волге и Каме, по данным Росводресурсов, наблюдается высокая приточность к водохранилищам Волжско-Камского каскада — здесь в осенне-зимний период 2019–2020 годов было мало снега, но шли дожди, — то на Дону, где была сухая и теплая зима, прогноз по водности на предстоящую навигацию далеко не столь оптимистичен.

В таких гидрологических условиях крайне важным становится своевременная реализация всех инфраструктурных проектов на ВВП.

Этой зимой, особенно в январе 2020 года, приток воды к Рыбинскому водохранилищу был более чем в 2 раза выше нормы, к Угличскому — в 4,5 раза. На водохранилищах каскада на средней Волге и Каме приток превысил норму в 2 раза. Высокая водность, вероятно, приведет к хорошим судоходным глубинам в летнюю навигацию на этих участках ВВП.

В Волгоградской и Ростовской областях тоже не было снега. Но, в отличие от более северных территорий, не было дождей. Плюссовые температуры января не позволили

достигнуть климатическую норму толщины снежного покрова в 20–30 см. Боковая приточность значительно ниже нормы, что, скорее всего, серьезно повлияет на уровень воды в р. Дон в навигацию 2020 года.

Практически каждую навигацию речники сталкиваются с аномальной маловодностью на том или ином участке внутренних водных путей. В таких условиях сохранить судоходство можно только за счет своевременного выполнения комплекса мер по поддержанию судоходных глубин в 4 метра на ВВП России, который включает в себя как дноуглубительные работы, так и строительство или реконструкцию гидротехнических сооружений (ГТС).

Важнейшими проектами, реализация которых крайне необходима для нормального судоходства по Единой глубоководной системе европейской части России, являются Багаевский и Нижегородский гидроузлы. Причем если по Багаевке строительные работы уже ведутся полным ходом, то реализация Нижегородского проекта вызывает опасения. Несмотря на поручение президента, данное несколько лет назад, по итогам Госсовета, окончательное решение опять откладывается: в очередной раз откорректированная проектная документация ждет согласования Главгосэкспертизы, а региональные власти ставят под сомнение многочисленные заключения отраслевой

науки. Сегодня риск выхода этого проекта за пределы 2024 года велик. А ведь его реализация имеет системный характер и крайне важна для ликвидации разобщенности Единой глубоководной системы, сбалансированного развития транспортной системы России.

Вместе с тем основные «договоры» речных ГТС будут ликвидированы к началу навигации. Завершен с опережением графика второй этап реконструкции Новосибирского шлюза, который входит в состав Новосибирского гидроузла. Подходят к концу работы на гидроузле Белоомут в Московской области. Как сообщает Морспасслужба (генеральный подрядчик работ по Белоому), на реконструируемом гидроузле осталось залить в основание и в конструкции укрепления объекта около 1800 кубов бетона. К весеннему паводку и началу судоходного периода будет обеспечена полноценная работа гидротехнического узла.

Подготовлен проект реконструкции Волгоградского гидроузла. Эксперты Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на оснащение Волгоградского гидроузла современным механическим оборудованием и выдали положительные заключения. Проектом предусмотрена замена морально и физически устаревшего оборудования судоходного двухкамерного шлюза № 30. Работы на гидроузле начнутся в ближайшее время для повышения надежности и обеспечения безопасного уровня эксплуатации объекта.

Судоходное сообщество надеется, что реализации проектов, направленных на снятие инфраструктурных ограничений, приведет к бесперебойной работе пассажирских и грузовых судов на реках России. В любом случае, до открытия навигации осталось чуть больше месяца.

СОВКОМФЛОТ

СТРАТЕГИЯ — УЧАСТИЕ В ДОЛГОСРОЧНЫХ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПРОЕКТАХ

Группа компаний «Совкомфлот» в 2019 году добилась значительного роста ключевых производственных и финансовых показателей.

В 2019 году на мировом рынке танкерных перевозок наблюдалось постепенное восстановление конъюнктуры после затяжного трехлетнего спада. Прогноз динамики фрахтовых ставок на среднесрочную перспективу продолжает оставаться оптимистичным.

Данные оперативного учета свидетельствуют, что в условиях улучшения конъюнктуры фрахтового рынка в сегменте перевозок нефти и нефтепродук-

тов, а также увеличения числа судов, занятых в долгосрочных нефтегазовых проектах, группа компаний «Совкомфлот» добилась в 2019 году значительного роста ключевых производственных и финансовых показателей.

В 2019 году «Совкомфлот» продолжил последовательную реализацию стратегии, предусматривающей расширение доли участия флота СКФ в долгосрочных промышленных проектах — в первую очередь, связанных

с обслуживанием шельфовой нефтегазодобычи и перевозками сжиженного газа. В октябре 2019 года в эксплуатацию принят арктический челночный танкер «Михаил Лазарев» для транспортировки нефти проекта «Новый порт» (оператор — «Газпром нефть»), в феврале 2020 года — газовоз СПГ «СКФ Лаперуз», который работает по долгосрочному тайм-чартерному договору с концерном Total.

Окончание на стр. 2



Встреча министра транспорта РФ Евгения Дитриха с главой Совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергеем Франком и генеральным директором компании Игорем Тонковидовым

ПОХОД ПРОТИВ СКРУББЕРОВ

Судостроительные заводы мира перегружены заказами на установку скрубберов на морские суда.

На этом фоне в ИМО началось обсуждение экологических угроз, связанных с выбросами отработанной скрубберами воды. Запрет на скрубберы в ИМО лоббируют «зеленые», которые призывают также к запрету на использование тяжелого топлива в Арктике.

Системы очистки выхлопных газов, которые также называют скрубберами, являются одной из наиболее популярных альтернатив конвенционному судовому топливу (с содержанием серы до 0,5%). По данным классификационного общества DNV GL, судостроительные предприятия мира перегружены заказами на установку скрубберов для коммерческого флота, а нехватка персонала при-

вела к увеличению вдвое времени исполнения заказа на модернизацию: с 40 до 80 дней.

В обзоре BIMCO со ссылкой на Clarksons указано, что ожидается установка скрубберов на 36% танкеров типа VLCC до конца 2020 года. Системы газоочистки также активно устанавливаются на круизные лайнеры, контейнеровозы и другие типы судов.

Средняя цена скруббера с установкой составляет \$3–5 млн в зависимости от класса судна, процесс установки длится до полугода.

По оценке Refinitiv, окупаемость скруббера стоимостью \$3,5 млн может занять около года в случае, если разница в цене между LSFO и HFSO будет сохраняться на уровне \$200 на протяжении всего года. По оценке

Refinitiv, ожидается, что в первые месяцы 2020 года приблизительно 2500 судов будут оборудованы скрубберами, а в дальнейшем их число будет расти.

Тем не менее тучи над скрубберами с каждым месяцем все более сгущаются. Так, администрация Суэцкого канала в конце 2019 года издала циркуляр, в который включила запрет на сброс промывочной воды из скрубберов открытого контура при прохождении судном канала. Еще ранее аналогичный запрет ввели ряд портов мира (порты Бельгии, Латвии и Литвы, Калифорнии и Коннектикута (США), Малайзии, Абу-Даби, Сингапур).

В феврале 2020 г. в Лондоне подкомиссия по предотвращению и ликвидации загрязнений Меж-

дународной морской организации (ИМО, IMO) рассматривает возможные негативные последствия для окружающей среды от применения скрубберов. В частности, рассматривается угроза от выбросов отработанной воды для морских животных, таких как киты и другие млекопитающие. Экологи в ИМО также указывают на тот факт, что применение скрубберов никак не решает проблему аварийных разливов нефтепродуктов.

Впрочем, проведенные DNV GL, Министерством транспорта Японии и другими организациями подробные исследования показали, что вред от выбросов промывочной воды со скрубберов не превышает установленных стандартов и лимитов. Таким образом, против скрубберов объявлена очередная PR-кампания со стороны экологических организаций, которые на том же заседании подкомиссии ИМО требуют запретить использование тяжелого топлива в Арктике.

КОНСТАНТИН АНИСИМОВ НАЗНАЧЕН ЗАМЕСТИТЕЛЕМ РУКОВОДИТЕЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА



На должность заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) назначен Константин Анисимов.

Соответствующее распоряжение Правительства РФ № 328-р подписано 17 февраля 2020 года.

Константин Анисимов, возглавлявший на протяжении 17 лет Московское речное пароходство, в апреле 2019 года был назначен проректором Российского университета транспорта (МИИТ).

В ИМО



СНИЗИТЬ АНТРОПОГЕННЫЙ ФАКТОР

В штаб-квартире ИМО в Лондоне состоялась рабочая встреча генерального директора — председателя правления ПАО «Совкомфлот» Игоря Тонковидова с генеральным секретарем Международной морской организации (ИМО) Китак Лимом.

Глава «Совкомфлота» проинформировал руководителя ИМО о планах компании по снижению антропогенного воздействия на окружающую среду. Особое внимание Игорь Тонковидов уделил вопросу расширения практики использования сжиженного природного газа (СПГ) как наиболее экологически безопасного типа судового топлива и технологии из существующих сегодня на рынке. Опыт эксплуатации танкеров «Совкомфлота» на СПГ-топливе свидетельствует, что применение СПГ позволяет значительно снизить объем выбросов углекислого газа, оксидов серы, оксидов азота и сажи в атмосферу.

Китак Лим дал положительную оценку усилиям «Совкомфлота» по внедрению газомоторного топлива

в качестве основного в крупнотоннажных перевозках нефти, а также планам компании по дальнейшему сокращению выбросов в атмосферу в соответствии с директивными документами ИМО.

Игорь Тонковидов подчеркнул, что на всех судах, заказы на строительство которых размещает «Совкомфлот», предполагается использование СПГ-топлива. Одновременно компания изучает возможность внедрения и других альтернативных видов топлива и технологий, позволяющих снизить воздействие на окружающую среду.

На сегодняшний день «Совкомфлот» эксплуатирует шесть крупнотоннажных нефтеналивных танкеров на СПГ-топливе, еще пять находятся в стадии строительства.

СОВКОМФЛОТ

СТРАТЕГИЯ — УЧАСТИЕ В ДОЛГОСРОЧНЫХ ИНДУСТРИАЛЬНЫХ ПРОЕКТАХ

Начало на стр. 1

В 2019 году ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК» создали совместное предприятие ООО «Современный морской арктический транспорт СПГ» (ООО «СМАРТ СПГ»), которое будет владеть и управлять флотом газозовозов для обеспечения проекта «Арктик СПГ 2» и других текущих и перспективных проектов ПАО «НОВАТЭК». Заказы на строительство пяти таких газозовозов уже размещены на ССК «Звезда», Приморский край, подписаны соответствующие тайм-чартерные контракты с ООО «Арктик СПГ 2».

В сентябре 2019 года генеральным директором — председателем Правления ПАО «Совкомфлот» был назначен Игорь Тонковидов, который до этого занимал должность первого заместителя генерального директора и главного инженера компании. Игорь Тонковидов сыграл ключевую роль в успешной реализации целого ряда инновационных с технической точки зрения проектов «Совкомфлота», включая ввод в строй первого в мире ледокольного газозовоза «Кристоф де Маржери» и «зе-

леной» серии крупнотоннажных танкеров на СПГ-топливе.

Сергей Франк возглавил Совет директоров компании. На новом посту он будет уделять основное внимание разработке стратегических планов компании на долгосрочную перспективу, за горизонтом действующей Стратегии общества до 2025 года, созданию крупных альянсов, подобных «СМАРТ СПГ» и др.

В 2019 году «Совкомфлот» подвел итоги первого года успешной эксплуатации танкеров, использующих газомоторное (СПГ) топливо в качестве основного. По сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе, использование СПГ позволяет существенно сократить выбросы в атмосферу: углекислого газа (CO₂) — на 30%, оксида азота (NOx) — на 94%, оксида серы (SOx) и сажи — на 100%.

В состав флота группы СКФ входят шесть танкеров на СПГ-топливе, еще пять находятся в стадии строительства. Головное судно «зеленой» серии «Перспект Гагарина» в 2019 году было отмечено рядом значимых международных наград, включая премию 2019 Marine Propulsion Awards в номинации

Ship of the Year («Судно года») и премию Next Generation Ship Award 2019 («Судно следующего поколения»).

Компания последовательно внедряет экологически более безопасное газомоторное топливо в практику арктического судоходства. В сентябре-октябре 2019 года грузовые рейсы по высокоширотной трассе Севморпути в восточном направлении выполнили сразу три танкера «зеленой» серии СКФ.

Символическим завершением успешного года стало присуждение «Совкомфлоту» международной премии Lloyd's List Europe Awards в номинации «Компания года 2019». Авторитетное жюри отметило, что «компания не раз демонстрировала лидерство в различных направлениях своей деятельности, включая успешное внедрение технологий использования экологически более чистого газомоторного топлива при эксплуатации крупнотоннажных танкеров, а также поддержание высочайшего уровня безопасности мореплавания с учетом сложнейших климатических условий, в которых работает большая группа судов компании».



«Перспект Гагарина», головное судно «зеленой» серии крупнотоннажных нефтеналивных танкеров на газомоторном топливе

ОСК

СОХРАНИТЬ ТРАДИЦИИ РУССКОЙ ИНЖЕНЕРНОЙ ШКОЛЫ

Глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов, руководители ОСК, а также участники конкурса на соискание премии Президента РФ за достижения в создании прорывных технологий и лауреаты конкурса «Молодой кораблестроитель — инженер года 2019» обсудили внедрение инноваций в судостроении.

В ГОД МОРСКИХ
ТЕХНОЛОГИЙ

Научно-практическая конференция в рамках «Инженерной недели ОСК» состоялась в Москве на площадке демоцентра корпорации в парке «Патриот». Обращаясь к участникам, Алексей Рахманов сообщил, что 2020 год в корпорации официально объявлен Годом морских технологий, а это означает, что ОСК продолжит придерживаться научного вектора.

Глава корпорации рассказал о важности сохранения традиций российской инженерной школы, поддержке молодых корабелов в ОСК и задачах инновационного развития в судостроении.

«Я абсолютно убежден, что нас в самое ближайшее время ждет серьезная трансформация отрасли. Существуют глобальные тренды, которые мы должны учитывать, один из них — изменение климата. Нам потребуются технологии,

способные уравновесить эти перемены. Например, в условиях подъема уровня океана переходить на создание новых видов морских добычных комплексов, плавучих электростанций и других инновационных продуктов», — отметил Алексей Рахманов.

«ПОНЯТНАЯ НАУКА»

Продюсер культурно-просветительского телевизионного проекта «Понятная наука» Дара Найденова рассказала о нюансах подготовки телевизионных научно-познавательных программ для широкой аудитории. Проект реализуется ГТРК «Калининград» при поддержке ОСК. Научно-популярные фильмы, выходящие в рамках проекта, знакомят зрителей с богатством истории, науки, возможностями сфер деятельности, связанных с Мировым океаном. В свет уже вышло шесть серий, в том числе: «Ресурсы Мирово-

го океана», «Климат управляет человечеством», «Современные атомные технологии в освоении Мирового океана». Проект, стартовавший в 2019 году, будет продолжен и в 2020-м.

РАЗРАБОТОК
СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ

Значительную часть конференции посвятили докладом участников конкурса на соискание премии Президента РФ 2020 года за достижения в создании прорывных технологий и лауреатов конкурса «Молодой кораблестроитель — инженер года 2019».

Традиция проведения «Инженерной недели ОСК» была заложена в 2019 году, объявленном в корпорации Годом науки. Серия мероприятий, реализованных в рамках «Инженерной недели», продемонстрировала интерес как у экспертного сообщества, так и у общественности. По итогам 2019 года количество заявок на участие в конкурсе на соискание премии Президента РФ от корабелов выросло почти в два раза, что говорит в том числе и о росте количества самих разработок.

ВОЗМОЖНОСТИ
В МАШИНОСТРОЕНИИ

На заседании научно-технического совета в рамках «Инженерной недели ОСК» руководители и эксперты обсудили эффективное использование и дальнейшее развитие машиностроительных мощностей на предприятиях группы, а также перспективные бизнес-направления по пропульсивной технике в военном и гражданском судостроении. Президент ОСК подчеркнул, что ситуация на рынке сложилась таким образом, что у корпорации по сути есть все

возможности для производства машиностроительной продукции, конкурентной по цене, качеству и функциональным возможностям.

«Мы сегодня от деклараций переходим к конкретным делам. Например, создали компанию «ОСК-Движение», поскольку понимаем, что это приведет к определенной консолидации конкретного сегмента рынка. Задача в данном случае не пускать дело на самотек, а управлять процессом», — отметил Алексей Рахманов.

Примером успешной работы «ОСК-Движение» стало создание первой отечественной движительно-рулевой колонки большой мощности. В 2019 году движительно-рулевой колонке мощностью 4,5 мегаватта был присвоен Всероссийский знак качества, а ранее ДРК-4500Н была удостоена национальной премии в области импортозамещения и трансфера технологий «ПРИОРИТЕТ-2019».

ОТ БЕЗЭКИПАЖНОГО
ДО КРУИЗНОГО
АРКТИЧЕСКОГО

ОСК может построить арктические круизные суда, в том числе на СПГ, и связывает перспективы строительства с разработками КБ «Вымпел» и «Алмаз». Об этом сообщил советник президента ОСК Владимир Никитин.

Как пояснил газете «Водный транспорт» президент корпорации Алексей Рахманов, возможность постройки арктического круизного судна остается в силе.

«Проект находится в работе у наших коллег. При благоприятных обстоятельствах мы готовы приступить к его реализации. Когда подробности проекта станут публичными, мы о них расскажем», — сказал глава ОСК.

Корпорация планирует представить собственный проект судна река-море летом 2020 года, сообщил вице-президент ОСК по техническому развитию Василий Бойцов в ходе научно-практической конференции. В пресс-службе ОСК уточнили, что детали проекта раскрывать пока рано.

ОСК обсуждает возможность постройки судов снабжения на воздушных подушках для «Газпрома». Об этом сообщил вице-президент ОСК по техническому развитию Василий Бойцов. По его словам, речь идет о судах снабжения проектируемой ледостойкой платформы газового месторождения «Камennomысское море».

Развитие мало- и безэкипажного судоходства опирается в отсутствие береговой инфраструктуры. Такое мнение высказал вице-президент ОСК Василий Бойцов.

«В корпорации есть идеи, как нарастить компетенции в области безэкипажного судоходства. Мы имеем готовые бортовые системы для того, чтобы полностью обеспечить управление судном. Однако развитие данного направления невозможно без соответствующей береговой инфраструктуры. Насколько известно, существует государственный проект по созданию такой инфраструктуры, но пока неясно, в каком консорциуме будет проходить данная работа», — отметил представитель ОСК.

РЕГИСТР

МИССИЯ — СОДЕЙСТВОВАТЬ БЕЗОПАСНОСТИ

Реализуя миссию по содействию безопасности мореплавания, в 2019 году Российский морской регистр судоходства (РС) совершенствовал деятельность в соответствии с уровнем развития морской промышленности и информационных технологий, международными стандартами и запросами клиентов.

Внедрялись новые дополнительные знаки и характеристики символа класса, требования к конструкции корпуса судов ледового плавания, в том числе для судов двойного действия.

С учетом опыта применения Правил РС к различным типам рыболовных судов были внесены изменения в технические требования по проектированию промыслового флота.

Активно развивались нормативно-технические документы РС по морским объектам добычи и транспортировки нефти и газа. На основе практического опыта, полученного при прокладке силовых кабелей по дну Каспийского моря, были добавлены требования к изготовлению, испытаниям кабелей для подводного использования в цепях питания,

управления, передачи информации морских стационарных платформ и плавучих буровых установок.

В результате многих лет последовательного формирования компетенций в области технологий морской перевозки газа сегодня РС обладает полным спектром современных требований и символов класса для арктических газовозов, их пропульсивного комплекса, корпуса и систем хранения груза.

РС полностью пересмотрел номенклатуру объектов технического наблюдения в промышленности, разработал и внедрил требования в отношении освидетельствования производственных процессов и контрактного (ОЕМ) производства.

В соответствии с мировой практикой предусмотрен ряд

дистанционных действий Регистра для судов в эксплуатации, предоставляющий возможность непрерывного нахождения судна в море.

С 2019 года в РС автоматизирован процесс рассмотрения технической документации на новые суда. Внешний модуль системы «Проекты судов» позволяет клиентам отслеживать ход рассмотрения проектов и замечания в режиме онлайн.

В этом году продолжится разработка программного комплекса «Одиссей» для расчетов корпусных конструкций в соответствии с требованиями РС по конструктивным и эксплуатационным особенностям судна. Возможности модуля включают расчеты ледовых усилений и расчеты с применением метода конечных элементов,

а также расчеты усталостной прочности. Модуль будет доступен проектантам судов, что в дальнейшем значительно сократит время на рассмотрение Регистром расчетов корпусных конструкций.

Интеллектуальный потенциал Российского морского

регистра судоходства, считает генеральный директор РС Константин Пальников, должен способствовать развитию морской индустрии, давая возможность проектантам, судостроителям и судовладельцам минимизировать риски и повысить операционную эффективность.



ТАНКЕР-ХИМОВОЗ

НА «ПОРТНЬЮС» ПОГРУЗИЛИ
ГЛАВНЫЕ ДВИГАТЕЛИ

Специалисты Астраханского судостроительного производственного объединения (АСПО, входит в ОСК) завершили погрузку главных двигателей на головное судно проекта 00216М.

Два танкера-химовоза строятся по лизинговой программе «Машпромлизинг» для ООО «Волготранс». В настоящее время на судах основные корпусные работы на стадии завершения, ведутся трубопроводные и достроечные. В ближайшее

время судостроители приступят к затяжке кабеля и обустройству кают.

Танкеры-химовозы проекта 00216М — самоходные суда, предназначенные для смешанной (река-море) перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, без ограни-

чения по температуре вспышки паров, патоки, а также вредных жидких веществ наливом, в том числе требующих подогрева до температуры 60 °С. В одном рейсе перевозится три сорта груза.

Габаритная длина судна составляет 141 м, ширина — 16,7 м, высота борта — 6,0 м, дедвейт в реке (при осадке 3,6 м) — 5350 тонн, дедвейт в море (при осадке 4,6 м) — 7900 тонн. Автономность — 15 суток. Скорость — до 10 узлов. Экипаж — до 13 человек.

Напомним, церемония именная головное танкера-химовоза проекта 00216М состоялась в сентябре 2019 года в рамках международной выставки «Нева-2019», проходящей в Санкт-Петербурге. Танкер получил имя в честь нашей медиа-группы, а крестной его стала директор по развитию «ПортНьюс» и главный редактор и «Водного транспорта» Надежда Малышева.



«ПортНьюс» теперь с двигателями

ЛЕДОКОЛ

ЕЩЕ ДВА ЯРУСА ДЛЯ «УРАЛА»

На атомный ледокол «Урал» проекта 22220 погрузили ходовую рубку.

Специалисты АО «Балтийский завод» провели масштабную операцию по погрузке ходовой рубки на второй серийный атомный ледокол «Урал» проекта 22220. До погрузки в укрупненный блок секций ходовой рубки были установлены две санитарные кабины, а также смонтирован ветроотбойник, предназначенный для отвода встречного потока воздуха при движении судна. Масса блока из восьми секций составила около 147 тонн.

Основные характеристики судна: мощность — 60 МВт (на ва-

лах), скорость хода — 22 узла (по чистой воде), длина — 173,3 м (160 м по КВЛ), ширина — 34 м (33 м по КВЛ), высота — 52 м, осадка — 10,5 м/8,65 м, максимальная ледопроемкость — 2,8 м, полное водоизмещение — 33 540 т, назначенный срок службы — 40 лет.

Операция завершила очередной этап формирования надстройки ледокола, добавив ей два яруса. В ближайшее время специалистам Балтийского завода предстоит установить на атомоходе «Урал» еще три укрупненных блока, в том числе мачту, оснащенную радио-

навигационным оборудованием. Ледоколы оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этих судов. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледокол будет работать в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, а также на более мелководных участках устья Енисея и в районе Обской губы.

ТЕПЛОХОДЫ

СУДА ДЛЯ САХАЛИНА

Новые грузопассажирские теплоходы ледового класса а Агс 4 «Адмирал Геннадий Невельской» и «Павел Леонов» выйдут на линию Сахалин — Курилы в начале 2021 года.

В настоящее время на Невельском судостроительном-судоремонтном заводе завершаются корпусные работы, ведется монтаж механизмов и трубопроводов, началась покраска двух пассажирских судов.

Каждое судно будет вмещать 146 пассажиров и сможет перевозить 24 контейнера с грузами, а также автомобили на палубе. Теплоходы разработаны с учетом условий швартовки у причалов на Курильских островах.

За основу при строительстве взят проект судна-спасателя с ледовым классом Агс 4. Особое внимание уделено каютам. Они будут обладать повышенной комфортностью и системами климат-контроля.

«Планируем спустить теплоходы на воду уже в конце весны этого года. Сейчас ведем необходимые для этого работы, — утверждает производственный директор завода Петр Булгаков. — Для нас эти судановые. Однако транспорт таких габаритов

и функциональности мы строили и раньше. Думаю, справимся со всеми поставленными задачами».

По расчетам, с выходом судов оборот пассажиров и грузов на курильской линии вырастет в три раза. Новый транспорт позволит осуществлять бесперебойные перевозки в любое время года.

Названия для теплоходов — «Адмирал Геннадий Невельской» и «Павел Леонов» — были выбраны народным голосованием жителями островного региона.

СНАБЖЕНЕЦ

Амурский судостроительный завод передал заказчику — ООО «Газпром флот» — судно снабжения для работ с плавучими полупогружными буровыми установками «Остап Шеремета».

ПОДНЯЛИ ФЛАГ

После получения судовых свидетельств и документов «Остап Шеремета» встанет в строй действующих, чтобы начать свой первый буровой сезон по обслуживанию газоконденсатных месторождений шельфа Сахалина.

Торжественная церемония поднятия государственного флага России на «Остапе Шеремете», на которой присутствовали представители заказчика и проектанты судна, ОСК, властей Приморья и строители судна, прошла на главной палубе.

«Это уникальное судно, — сказал на церемонии поднятия флага директору по производству Амурского судостроительного завода Михаил Боровский. — Помимо того, что оно имеет высший класс автоматизации и способно работать в безвахтенном режиме в течение суток, оно имеет и высший ледовый класс, дающий возможность проходить ледовые участки толщиной до метра».

Судно было испытано на максимальных скоростях, во всех режимах и отлично показало себя на испытаниях.

БУКСИР- СПАСАТЕЛЬ

ДЛЯ МОРСПАССЛУЖБЫ
ПО ГОСПРОГРАММЕ

На АО «Ахтубинский судостроительно-судоремонтный завод» заложили морской противопожарный буксир-спасатель для ФБУ «Морспасслужба».

Проект разработан АО «Нордик Инжиниринг». Строительство судна осуществляется по госконтракту, заключенному с ФКУ «Дирекция госзаказчика» в рамках выполнения государственной целевой программы.

Судно предназначено для буксировки несамоходных плавсредств, установки и снятия знаков плавучей и береговой судходной обстановки, доставки и развертывания

средств ЛАРН, оказания помощи в тушении пожаров.

Длина судна наибольшая — 26,81 м; ширина наибольшая — 9,5 м.



СУХОГРУЗ

«ПОЛА МАРИЯ» СПУЩЕНА

Завод «Красное Сормово» спустил на воду очередное многоцелевое сухогрузное судно «Пола Мария» дедвейтом 8144 тонны.

Серийное судно «Пола Мария» проекта RSD59 строит завод «Красное Сормово» для ООО «Пола Райз». После спуска судно будет достраиваться на воде, пройдет швартовные испытания, в апреле, после открытия навигации, пройдет ходовые испытания.

Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро — Дизайн СПб». Рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ.

Самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, двумя полноповоротными ВРК, морского и смешанного «река/море» плавания пополнит флот судходной компании «Пола Райз» уже в 2020 году.

Ранее на заводе «Красное Сормово» были построены аналогичные суда «Пола Макария», «Пола Филофея», «Пола София», «Пола Феодосия», «Пола Фива», «Пола Харита», «Пола Пелагия».





ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ, ЛЕГКО В БОЮ

Из истории подготовки флотских кадров на Дону в военное время.



Выпуск штурманов 1943–1947 гг. Источник: Архив Ростовского речного училища, ныне ИВТ имени Седова

Фронт Великой Отечественной войны протянулся на тысячи километров — от заполярного Мурманска через Балтику — до берегов Черного моря. При решении задач, связанных с организацией отпора врагу, огромная роль принадлежала транспорту. С началом военных действий перевозки неизмеримо возросли, профессиональных кадров, напротив, не хватало, поскольку тысячи водников и портовиков добровольно ушли на фронт. Именно поэтому одно из прославленных учебных флотских заведений Дона было создано в военное время, в период между двумя оккупациями Ростова-на-Дону.

Осенью 1941 года военные действия приблизились к Дону. В октябре флот Нижнего Дона был привлечен к эвакуации Ростова. Флот Доно-Кубанского речного пароходства, сферой действия которого были реки Дон с притоками и Кубань, состоял из 175 самоходных судов общей мощностью 18,8 тыс. л.с. и 320 самоходных судов грузоподъемностью 84,8 тыс. тонн. Всего по Дону и Кубани, не считая перевозок на переправах, было эвакуировано 110 тыс. человек и около 8 тыс. тонн различных грузов.

В октябре 1941 г., с приближением фронта к Ростову, Морской техникум был эвакуирован в Батуми. Учащиеся младших курсов судоводительского отделения были направлены в Чарджоу (Туркменская ССР). Последний выпуск специалистов по речному судоводению состоялся 7 февраля 1942 года. Нарком морского флота С. С. Дукельский своим приказом ликвидировал речное отделение

в городе Батуми, существовавшее при Ростовском морском техникуме. Одновременно осенью 1941 года Ремесленное училище № 11 было эвакуировано в Тбилиси, а затем в Чарджоу (Туркменская ССР). Там учащиеся изготавливали военную продукцию: минометы, боеприпасы...

Дыхание войны полностью изменило характер деятельности Доно-Кубанского речного пароходства. В октябре почти весь флот Нижнего Дона был привлечен к эвакуации предприятий Ростова, в том числе станков и механизмов судоремонтных заводов, речного порта и флота.

В ходе боев за Ростов большое значение приобрела организованная с 26 октября 1941 года переправа через Дон на речных судах. Когда 19 ноября противник прорвался к городу, на переправу были поставлены все имевшиеся суда. По заданию командования ростовские портовики с помощью рабочих завода «Красный Дон» за одну ночь 19 ноября настелили поверх тонкого ледяного покрова реки дорогу длиной 750 м и шириной 5 м. Эта дорога позволила осуществить отвод наших войск через замерзший Дон.

Фашистские войска завладели городом 21 ноября 1941 года, но уже через несколько дней, перегруппировав свои силы, советские солдаты перешли в контрнаступление и 29 ноября освободили Ростов.

В сложный военный период, между первой и второй оккупациями Ростова-на-Дону, 24 марта 1942 года распоряжением СНК СССР Наркомречфлоту было предложено вновь организовать Речной

техникум в Ростове-на-Дону в составе двух отделений: судоводительского и судомеханического. Приказом Наркомречфлота № 30-л от 24 марта 1942 директором техникума был назначен Александр Павлович Березин. В Ростовском центре документации новейшей истории (бывшем архиве Ростовского обкома КПСС) также имеются на этот счет соответствующие документы. В частности, объединенное решение облисполкома и обкома ВКП(б) от 25 марта 1942 года «Об организации речного техникума в городе Ростове-на-Дону». Вот что там говорится:

«Постановили: В связи с переводом Ростовского морского техникума в город Батуми и ликвидацией существующего при нем речного отделения считать целесообразным организацию в г. Ростове Речного техникума (с организацией в дальнейшем морского отделения) для подготовки судоводителей, механиков, эксплуатационников, механизаторов и гидротехников для Доно-Кубанского и Азовского пароходств. Просить председателя Комитета по делам высшей школы при СНК СССР тов. Кафтанова, народного комиссара речного флота тов. Шашкова и народного комиссара морского флота тов. Ширшова:

а) Разрешить открытие Речного техникума в г. Ростове;

б) Передать в распоряжение Речного техникума помещения, общежития и оставленное в Ростове оборудование и учебные пособия бывшего Ростовского морского техникума».

Как видим, принималось решение о воссоздании техникума практически одновременно как

центральному, так и местными властями. Вот так, в тяжелейшее для страны время, рождался — второй раз — Ростовский Речной техникум.

После первой короткой оккупации Ростова и некоторой стабилизации военной обстановки весной 1942 года военные перевозки речным транспортом были продолжены. Однако немецко-фашистские войска в первой половине июля 1942 года перешли в наступление на широком фронте — от Воронежа на севере до Ростова-на-Дону на юге.

По всему Дону речники перебрасывали на левый берег войска, население, сельскохозяйственное имущество, скот. Зенитная поддержка у большинства переправ отсутствовала и в результате систематических бомбардировок суда гибли. Поддерживать переправы было чрезвычайно тяжело. Уполномоченный НКРФ на Дону В. А. Савельев докладывал 15 июля 1942 г. Военному совету Юго-Западного фронта: «За последние дни на переправах по р. Дон у пристаней Галиевка, Казанская, Вешенская разрушено при бомбардировке переправ самолетами 19 барж, уничтожен один газоход и подбит один пароход». Однако благодаря созданию резерва судов переправы работали почти без перебоев.

24 июля 1942 г. Ростов-на-Дону был второй раз оккупирован гитлеровскими войсками. На этот раз оккупация продолжалась более полутора года. Освободить город удалось только после победы в Сталинградской битве, когда в начале 1943 г. наши войска перешли в победное наступление на южном крыле советско-германского фронта. Войска Северо-Кавказского фронта освободили Краснодар 12 февраля, а два дня спустя, 14 февраля, части Южного фронта — Ростов.

К весне 1943 года оккупанты были изгнаны с большей части Краснодарского края, Ростовской и Воронежской областей. Весь бассейн Доно-Кубанского пароходства, за исключением низовьев реки Кубань, оказался очищенным от фашистских захватчиков. 3 февраля 1943 г. Совнарком СССР обязал Наркомречфлот немедленно приступить к восстановительным работам, чтобы с открытием навигации можно было начать перевозки. Эта задача была достаточно сложной хотя бы потому, что после освобождения на Дону, Северском Донце и Кубани на плаву было обнаружено всего 12 самоходных судов общей мощностью 1,6 тыс. л.с. и 38 самоходных судов общей грузоподъемностью 12,9 тыс. т.

Для более четкой работы транспорта и дальнейшего увеличения перевозок необходимо было повысить организованность и дисциплину его работников.

Президиум Верховного Совета СССР 15 апреля 1943 года объявил на военном положении железные дороги, а 9 мая — речной и морской транспорт. 19 мая СНК СССР утвердил «Устав о дисциплине рабочих и служащих речного флота СССР». Все речники считались мобилизованными и закрепленными на период войны для работы на транспорте, они стали отвечать за упущения по службе наравне с военнослужащими Военно-Морского флота. Введение военного положения привело к повышению роли командиров производства, укреплению единоначалия на речном транспорте.

Во время войны проводилась большая работа по подготовке кадров речного транспорта. Проблема эта по-прежнему стояла остро. В начале 1943 года практиканты составляли 72% командного состава судов. Поэтому в первую очередь усилили подготовку специалистов среднего технического персонала.

В 1943 году, сразу же после возобновления деятельности Речного техникума, начался поиск помещения для занятий. Ростов лежал в развалинах. Учебное заведение разместили в относительно сохранившемся здании Морского техникума, который еще находился в эвакуации.

Очень тяжелым для Речного техникума оказался 1943–1944 учебный год: не хватало учебников, в полуразрушенном здании не работали канализация и водопровод, не было света и отопления, курсанты спали на голом полу. Лекции слушали стоя, поскольку мебель тоже отсутствовала. Окна здания были заложены кирпичом, кормили учащихся всего один раз в день и очень скудно. Из-за таких тяжелых условий многие учащиеся оставили техникум, учебный план был выполнен на 88,2%, успеваемость составила 60,3%, посещаемость — 85,7%.

В июне 1944 года, когда из эвакуации вернулся Морской техникум, коллективу Речного техникума пришлось переходить в другое помещение — в здание Ремесленного училища № 11. Здесь, на третьем этаже, техникум разместился в девяти учебных аудиториях общей площадью 600 кв. м. ЕЩЕ военного 1944 года в столовой техникума учащиеся получали питание, было выдано 300 форменных костюмов, 250 пар обуви, полное обмундирование преподавателям.

Первый выпуск 56 молодых специалистов техникум произвел через год после Великой Победы, 15 мая 1946 года.

Подготовила Елена Ткачева.

По материалам книги

Ю. Г. Нарыжного,
С. П. Кравцова «Сошлись здесь
реки с морем...» и архивным
материалам военных лет



Бронекатер Азовской военной флотилии



РОССИЯ — ФИНЛЯНДИЯ

САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ: ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

В Финляндии состоялось заседание российско-финляндской рабочей группы по транспорту и встреча уполномоченных России и Финляндии по Сайменскому каналу. Российскую делегацию возглавлял заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков.

В мероприятиях приняли участие представители Минтранса и Росморречфлота, ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря», ФГКУ «Сайменский канал», ФГУП «Росморпорт», федеральных государственных компаний и учреждений.

На встрече уполномоченных по Сайменскому каналу были рассмотрены вопросы, касающиеся итогов навигации 2019 г. по Сайменскому каналу: объемов

судоходства, перспектив навигации 2020 г., реконструкции ЛЭП на арендуемой территории Сайменского канала. Также обсуждались вопросы, связанные с планируемой финляндской стороной реконструкцией шлюзовых камер Сайменского канала и увеличением уровня воды в канале на 0,1 м в целях увеличения максимально возможных длины и осадки судов, проходящих Сайменский канал.

Заместитель руководителя Росморречфлота Константин Стасюк проинформировал финляндскую сторону о проведенных ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» по заказу ФГУП «Росморпорт» предпроектных работах по навигационному моделированию судоходных процессов для определения безопасного плавания судов с увеличенными габаритами по подходу



В Лаппеенранте. Источник: morflot.ru

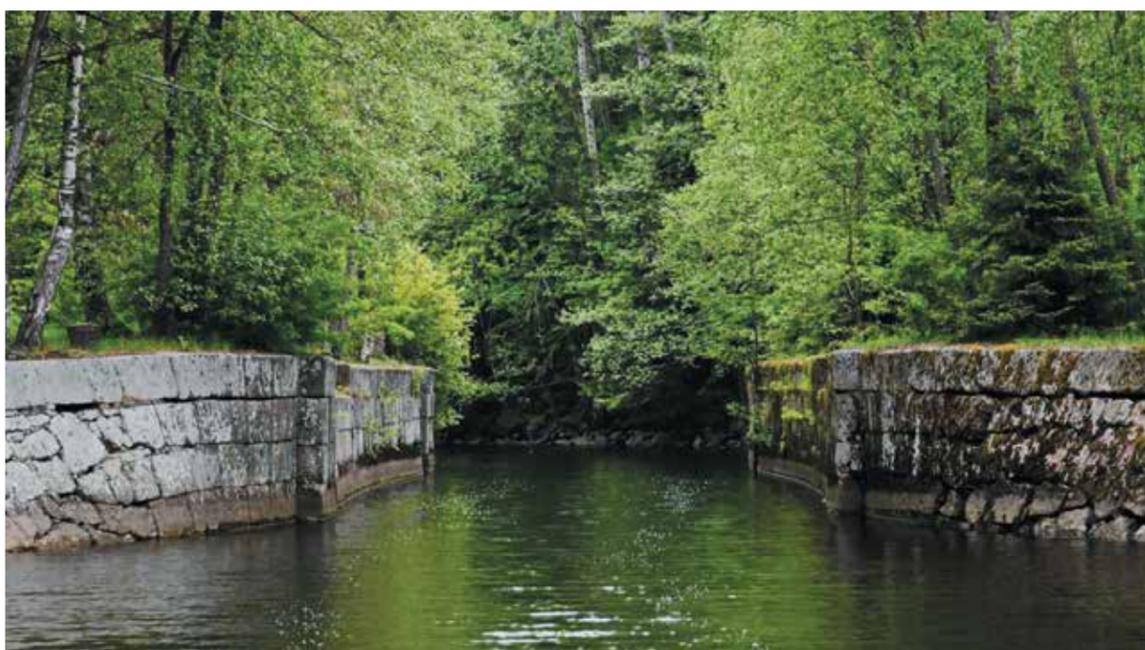
фарватеру Сайменского канала и успешно проведенных тестовых испытаниях на навигационном тренажере с участием экспертов Финляндской Республики, которые прошли в Санкт-Петербурге. Отчет о результатах данной работы был официально передан Агентству транспортной инфраструктуры Финляндии.

В заключение встречи состоялось подписание протокола о продолжительности периода навигации на Сайменском канале и подходе фарватера Сайменского канала в 2020 году.

Судоходный канал, соединяющий озеро Сайма в юго-восточной части Финляндии и Выборгский залив в России, был построен в период пребывания Финляндии в составе Российской империи и открыт в 1856 году. Канал, реконструированный в 1963–1968 годах, имеет общую протяженность с морским фарватером 57,3 км, из которых Финляндии принадлежит 23,3 км, России — 34 км.

Сайменский канал стал для Юго-Восточной Финляндии ключевой транспортной артерией, которая обеспечивает доступ местных товаров на мировой рынок и способствует экономическому росту региона и страны в целом. Только за 50 лет после реконструкции канала по нему перевезено более 60 млн тонн грузов.

Управление гидротехническими сооружениями и поддержание канала в судоходном состоянии осуществляются финляндской стороной, поддержание в судоходном состоянии подхода фарватера — российской. Максимальная проектная пропускная способность канала за навигационный период составляет 11,5 тыс. судов в оба направления, максимальный грузооборот оценивается в 4,6 млн тонн. Продолжительность навигации устанавливается ежегодно по согласованию сторон в зависимости от ледовых условий. Движение осуществляется круглосуточно.



Сайменский канал, шлюз Петра Первого. Источник: gasfokus.ru

СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРХОДСТВО

БОЛЬШЕ ВСЕГО — НА ЭКСПОРТ

В 2019 году объем перевозок судами Северо-Западного пароходства сохранился на уровне предыдущего года и составил 5 млн тонн.

В общем объеме перевозок 1,4 млн тонн (около 30%) заняли зерновые грузы, 1 млн тонн — черные металлы (более 20%), 0,6 млн тонн — химические и минеральные удобрения (более 12%), 0,42 млн тонн — лесные грузы (8,4%), 0,45 млн тонн — уголь (9%), 0,35 млн тонн — цветные металлы (7%).

Объемы перевозок других грузов (комбикорма, руда железная и марганцевая, строительные грузы, металлолом, глина и силикат алюминиевый, химические грузы) по результатам прошлого года — 0,78 млн тонн.

Большую часть перевозок — свыше 3,7 млн тонн (74,4%), — составили экспортные грузы, сохранившие объемы на уровне 2018 года. Основная номенклатура экспорта: зерновые и лесные грузы, черные и цветные металлы, уголь, химические и минеральные удобрения. При этом по отдельным номенклатурам наблюдался рост: объем цветных металлов вырос почти в 2,5 раза — до 0,23 млн тонн за счет увеличения рейсов из порта Санкт-Петербург и южных портов России, черных металлов —

до 0,88 млн тонн (+14%) за счет перевозок слябов из порта Новороссийск.

Перевозки между иностранными портами сохранились на уровне показателя аналогичного периода 2018 года и составили 1,1 млн тонн (23% от общего объема). Результат был достигнут за счет увеличения объемов химических и минеральных удобрений (+26% — до 0,35 млн тонн), доставляемых из Риги и Клайпеды в польские порты Щецин, Полице, Гданьск, а также за счет роста на 20% (до 0,15 млн тонн) объема перевозок балансовой древесины из портов Латвии и Эстонии в порты Швеции и пиломатериалов из Риги в порты Великобритании.

Доля импорта в общем объеме перевозок составила 1%, доля внутрироссийских перевозок — 1,6%.

В общем объеме грузов 1,6 млн тонн (32%) было перевезено новыми теплоходами СЗП: 10 судами DCV36 (головное судно «Аметист») и семью судами RSD49 «Нева-Лидер».

В управлении ПАО «СЗП» находится 47 грузовых судов «река-море», 10 морских судов и три RO-RO баржи класса «река-море» суммарным дедвейтом около 288 тыс. тонн. Около 60% флота пароходства составляют новые суда, построенные с 2002 по 2013 гг. Средний возраст флота — 18,5 года. Ежегодно пароходство перевозит более 5 млн тонн грузов.



РЕОРГАНИЗАЦИЯ

АО «Волга-флот» реорганизуют в форме присоединения к нему ПАО «СЗП» и АО «СЗФ».

ОБЪЕДИНЕНИЕ ГОДА

Акционеры АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» (АО «Волга-флот», Нижний Новгород) на внеочередном общем собрании (в заочной форме) приняли решение реорганизовать АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в форме присоединения к нему ПАО «Северо-Западное пароходство» (ПАО «СЗП», Санкт-Петербург) и АО «Северо-Западный Флот» (АО «СЗФ», Санкт-Петербург).

Акционеры утвердили договор о присоединении ПАО «Северо-Западное пароходство» и АО «Северо-Западный Флот» к АО «Судоходная компания «Волжское пароходство».

Также акционеры приняли решение увеличить уставный капитал общества путем размещения дополнительных обыкновенных акций в количестве не более 5 млн штук номинальной стоимостью 500 руб. каждая (объявленные акции) на общую сумму не более 2 млрд 500 млн руб., говорится в материалах компании.

Способ размещения: конвертация обыкновенных акций присоединяемого публичного акционерного общества

в дополнительные обыкновенные акции акционерного общества, к которому осуществляется присоединение.

Обыкновенные акции ПАО «Северо-Западное пароходство», присоединяемого к АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», конвертируются в дополнительные обыкновенные акции АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», к которому осуществляется присоединение. В процессе размещения 2,863201616 обыкновенных акций ПАО «Северо-Западное пароходство» конвертируются в одну дополнительную обыкновенную акцию АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» номинальной стоимостью 500 руб.

Конвертация обыкновенных акций ПАО «Северо-Западное пароходство» в дополнительные обыкновенные акции АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» осуществляется в порядке и на условиях, предусмотренных договором о присоединении ПАО «Северо-Западное пароходство» и АО «Северо-Западный Флот» к АО «Судоходная компания «Волжское пароходство».

МАКАРОВКА

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ГОТОВНОСТИ

ГУМРФ приступил к реализации международного проекта для обеспечения готовности к реагированию на нефтеразливы.

В Котке (Финляндия) состоялась встреча участников международного исследовательского проекта SIMREC по использованию специализированных тренажеров для разработки эффективных методов устранения последствий разливов нефти в экстремальных условиях.

Участники проекта исследовали районы Финского залива с максимальным риском аварийных нефтеразливов, выявляя предполагаемые районы упражнений по локализации и ликвидации разливов нефтепродуктов в зависимости от зон интенсивного судоходства восточной части Финского залива. А также обсудили технические аспекты сопряжения морских симуляторов Университета прикладных наук Юго-Восточной Финляндии и Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ и компетенции, которые приобретут специалисты после прохождения тренажерной подготовки.

Помимо «Макаровки», в проекте участвуют Морской исследовательский институт Котки, Санкт-Петербургский морской технический университет, Университет Аалто, Университет Хельсинки, Университет прикладных наук Юго-Восточной Финляндии и Институт охраны окружающей среды Финляндии.

Реализация проекта от ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова осуществляется Морским учебно-тренажерным центром, специалисты которого обеспечат техническое сопряжение российских и финских тренажеров в единой информационной среде для последующей разработки совместных сценариев упражнений.

Проект SIMREC (Simulators for improving cross-border oil spill response in extreme conditions) нацелен на смягчение рисков и последствий разливов нефти и нефтепродуктов в регионе Финского залива путем расширения сотрудничества России и Финляндии, создания и применения новых современных технологий для анализа рисков, выработки методики и тактики борьбы с разливами в море, а также повышения уровня подготовки специалистов и спасателей по ликвидации аварийных разливов нефти.

Финансирования проекта осуществляется Правительствами Российской Федерации, Республики Финляндия и ЕС по линии развития приграничного сотрудничества государств.

...И БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА НА НЕВЕ

ГУМРФ по заказу «Гипростроймоста» проводит научные исследования в районе проектируемого моста на Неве.

Тема научного исследования — определение условий безопасности движения судов на акватории Невы в районе проектируемого моста на строительно-мостового перехода. Объект — широтная магистраль, участок от транспортного узла на пересечении с Витебским проспектом до Кольцевой автомобильной дороги вокруг Санкт-Петербурга.

На базе университета состоялось рабочее совещание о ходе выполнения научного исследования с представителями АО «ЗСД», АО «Институт «Гипростроймост» — Санкт-Петербург», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», ФБУ «Администрация «Волго-Балт», ФГБОУ ВО ПГУПС. Руководитель работы и ответственные исполнители представили предварительные результаты исследования и продемонстриро-

вали их натурные элементы в научной лаборатории мореходных качеств судов и гидротехнической лаборатории имени профессора В. Е. Тимонова.

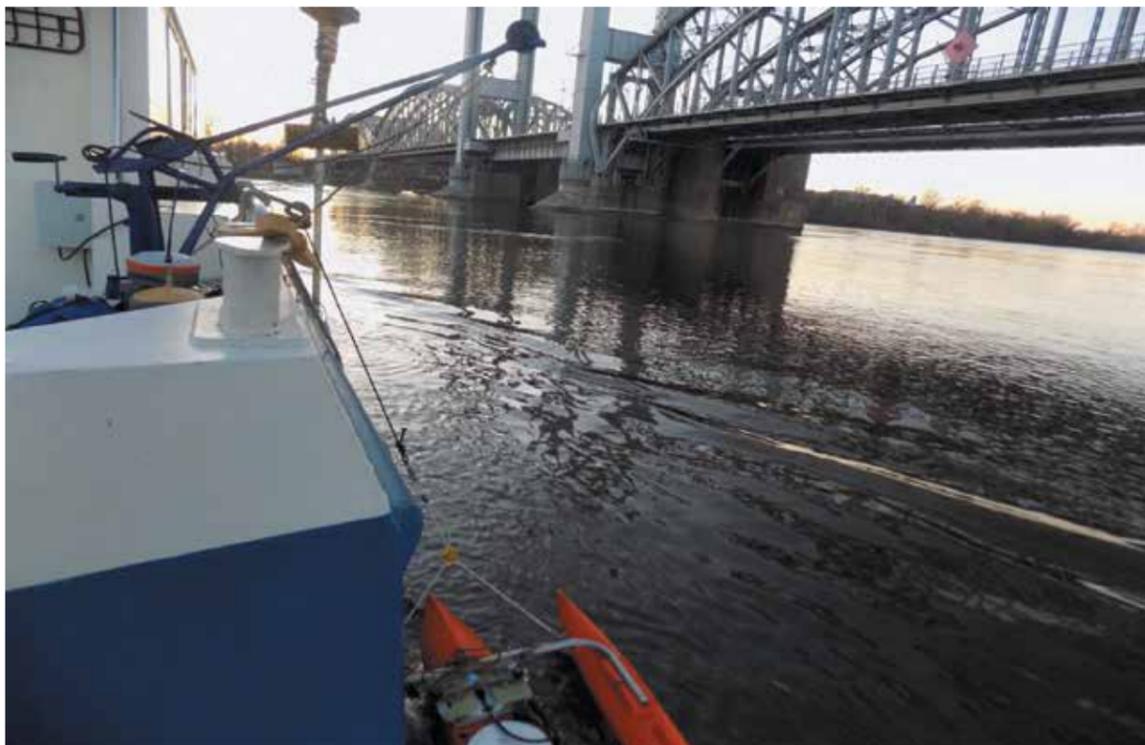
Участники совещания обсудили текущий статус выполнения исследований. Уже закончены работы по измерению скоростей и направления течения воды в Неве в районе проектируемого мостового перехода. К работе привлекалось Северо-Западное управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

При посещении гидротехнической лаборатории имени проф. В. Е. Тимонова участники рабочего совещания непосредственно наблюдали этап выполнения экспериментальных гидравлических исследований по изучению характеристик речного потока в районе проектируемых опор мостового перехода на крупномас-

штабной гидравлической модели. Исследуется бытовое состояние (опоры существующего железнодорожного моста) и проектное состояние (с добавлением опор проектируемого моста).

В научно-исследовательской лаборатории мореходных качеств судов участникам рабочего совещания была продемонстрирована размерная модель мостового перехода, которая проходит испытание в аэродинамической трубе лаборатории, и представлены основные методы исследований по изучению влияния ветровых нагрузок на движение судна при проходе пролета мостов.

Работа выполняется в соответствии с календарным планом и имеет важное значение для обеспечения безопасности судоходства в районе нового мостового перехода через Неву.



ФЛОТ РОСМОРПОРТА

Северо-Западному бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт» передано в управление маломерное судно аэробот «Тайфун-1000К».

ПО ТОРОСАМ И ШУГЕ

Аэробот стал 14-м судном навигационного обеспечения, которым оперирует Северо-Западный бассейновый филиал. «Тайфун-1000К» — универсальный транспорт, главной отличительной особенностью которого является возможность работать в межсезонье, в период ледохода и ледостава.

Судно имеет хорошую маневренность, что позволяет ему передвигаться по воде как обычному катеру, а по льду и снежной целине — как аэросани.

Судно предназначено для круглогодичной перевозки людей и грузов в служебных целях, обладает вездеходными качествами и способно преодолевать торосы высотой не более 60 см, двигаться по глубокому снегу, льду, мелкобитому льду (шуге), а также по воде, мелководью, в прибрежных районах морей в межсезонье. В ледоход аэробот способен передвигаться по вскрывшимся рекам, в разлив — пре-

одолевать заболоченные участки, а в засуху — преодолевать отмели, успешно выходя на берег и двигаться по траве, тростнику, илу.

На судне установлена электрическая лебедка с тяговым усилием 1,5 тонны, а также автономный воздушный отопитель, предназначенный для отопления кабины в зимний период.

Судно планируется использовать в морском порту Большой порт Санкт-Петербурга для доставки персонала к местам установки СНО в акватории морского порта для их обслуживания.

Судно построено на судостроительном заводе ООО «ВладТехноМарин» (Владивосток) в 2017 году.



Аэробот «Тайфун-1000К» — универсальный и межсезонный

НОВЫЙ БУКСИР

Флот Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» пополнился новым буксиром «Толбухин».

Буксир проекта Damen ASD3010 ледового класса Arc4 с азимутальными кормовыми винто-рулевыми колонками представляет собой однопалубное судно с усиленным корпусом, центральным расположением рубки и машинного отделения.

Судно стало первым буксиром Северо-Западного бассейнового филиала и 63-м судном в составе всего флота филиала. Буксир предназначен для круглогодичной эксплуатации: как для морской буксировки судов, так и для выполнения буксирно-кантовочных и швартовых операций в акваториях морских портов и непосредственно у причалов.

Имея ледовые усиления корпуса и винто-рулевую группу, исходя из обозначения Arc4 в символе класса судна, буксир «Толбухин» способен осуществлять самостоятельное плавание в разреженных льдах с толщинами ровного льда до 0,8 метра.

На судне установлены две винто-рулевы колонки, которые обеспечивают буксиру высокие маневренные характеристики. Буксирная лебедка, установ-

ленная в носовой части судна, работает с тяговым усилием 35 тонн, а непосредственно сам буксир способен буксировать объекты с тяговым усилием до 58 тонн.

Судно оснащено современным электрорадионавигационным оборудованием, которое позволяет осуществлять плавание в зоне действия морских районов А1 и А2 ГМССБ.

В настоящее время Северо-Западным бассейновым филиалом прорабатываются варианты круглогодичного использования буксира как в акваториях российских морских портов восточной части Финского залива, так и в летне-осенний период в Арктике, в частности, в акватории морского порта Сабетта в Обской губе Карского моря.

Судно получило имя по названию одного из старейших действующих маяков в Балтийском море — маяка Толбухин.



РЕКОНСТРУКЦИЯ

БЕЛОМУТ СДАДУТ В СРОК

Реконструкция сооружений гидроузла Белоомут вступает в завершающую стадию.

Представители Морской спасательной службы, которая является генеральным подрядчиком работ, уверены в том, что к концу марта основные строительные-монтажные работы будут завершены. К весеннему паводку и началу судоходного периода будет обеспечена полноценная работа гидротехнического узла. Все работы идут по графику, Морская спасательная служба совместно с субподрядными организациями продолжает реконструкцию стратегически важного объекта — гидроузла Белоомут, который принадлежит ФГБУ «Канал имени Москвы». На объекте работают несколько десятков единиц техники, мобилизованы суда Морской спасательной службы. В ближайшее время будет завершено бетонирование устоев поворотных секций, третьей и четвертой водосбросных секций, а также порога между ними. Строители

завершили установку дисков поворотного затвора на четвертой секции, на которые будут установлены поворотные сегменты. Всего, по оценкам строителей, им осталось залить в основание и укрепления объекта около 1800 кубов бетона.

К строителям присоединились водолазы Морспасслужбы. Они начали обследование понура (водонепроницаемого покрытия дна водотока) действующей плотины, примыкания рисбермы (площадка в нижнем бьефе гидротехнического сооружения) новой плотины к понуру старой плотины. Водолазы проводят обследование дноукреплений и подготовку к подводному бетонированию. Кроме того, специалисты-гидротехники Морской спасательной службы провели гидрографические работы (батиметрия) по мониторингу дна вверх по течению участка реки. Для этого использовались специальные эхолоты.

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911–1915 годах по проекту русского инженера Нестора Пузыревского. Вместе с гидротехническими сооружениями, уже имеющимися тогда на Москве-реке, Белоомутский гидроузел позволил соединить Москву с рекой Волгой и, соответственно, с Поволжьем и одним из крупнейших торгово-промышленных центров России — Нижним Новгородом.

Долгое время плотина не ремонтировалась, что ухудшало судоходные условия на Оке. В 2015 году началась комплексная реконструкция объекта, которая предполагала строительство современного судоходного шлюза, капитальной плотины, автоматизированной системы управления, административно-бытового и производственных зданий, а также водозаборного узла с двумя артезианскими скважинами и системой водоочист-



Строители завершили установку дисков поворотного затвора на четвертой секции гидроузла

ки. Заказчик проекта — Росморречфлот, застройщик — ФГБУ «Канал имени Москвы», генпроектировщик — АО «Акватик».

Реконструкция Белоомута позволит решить проблему мелководья на реке Оке, обеспечить гарантированные судоходные глубины и, таким образом, стабильную навигацию для транзитного фло-

та — пассажирского и грузового. Согласно госзаданию, на этом участке внутренних водных путей (на реке Оке от гидроузла Белоомут до н.п. Щурово и далее от устья Москвы-реки до гидроузла Северка) ФГБУ «Канал имени Москвы» поддерживает гарантированные глубины габаритов судового хода на отметке 2 м.

ИНФРАСТРУКТУРА

НА «ВОЛЖСКОЕ МОРЕ» НЕ ПОСКУПИЛИСЬ

Тверская область направит дополнительно 218 млн руб. на создание кластера речного туризма «Волжское море».

На создание обеспечивающей инфраструктуры кластера речного туризма «Волжское море» на территории особой экономической зоны «Завидово» в 2020–2022 годах предусмотрено свыше 1,2 млрд руб. из федерального бюджета. Средства выделены в рамках соглашения между правительством Тверской области и Федеральным агентством по туризму, которое было подписано в 2019 году. На заседании бюджетной комиссии Тверской области, которое провел губернатор региона Игорь Руденя, принято решение увеличить финансирование из регионального бюджета, оно составит 218 млн руб. Об этом сообщает пресс-служба

регионального правительства. По мнению Игоря Руденя, реализация проекта позволит вывести туристическую отрасль региона на качественно новый уровень, создать новые рабочие места для жителей, а также увеличить поток туристов в Тверскую область.

Ключевой объект инфраструктуры «Волжского моря» — строительство транспортно-пересадочного узла, который объединит водный, железнодорожный и автомобильный транспорт и станет отправной точкой для путешествий по Волге и акватории Московского моря. Планируется создание речного порта, который сможет принимать более 2 тыс. пассажи-

ров в сутки, железнодорожной ветки и других объектов.

Кластер «Волжское море» Игорь Руденя представил президенту России Владимиру Путину на встрече в декабре 2018 года. В рамках инвестпроекта также предусмотрена реконструкция автодорог, строительство водозаборного узла, мостов и других сооружений в Завидово, Калазине, Кимрах, Вельегонске, Конаково и Твери.

Предполагается, что реализация проекта позволит к 2025 году увеличить туристический поток в Тверскую область более чем на 45%, а также обеспечить стабильные налоговые поступления в региональный бюджет.



«Волжское море». Источник: tvernews.ru

ИНВЕСТИЦИИ

Компания «Мортех» инвестирует 481 млн руб. в производство судов на подводных крыльях в Московской области.

ПОЛМИЛЛИАРДА НА КРЫЛЬЯ. ПОДВОДНЫЕ

ОО «Мортех» реализует производство скоростных судов на подводных крыльях в Особой экономической зоне технико-внедренческого типа «Дубна». Как сообщает пресс-служба Министерства инвестиций и инноваций Московской области, инвестиции в реализацию проекта составят 481 млн руб., планируется создать 32 рабочих места.

Суть проекта — создание плавательных аппаратов. Основное преимущество плавательного средства Falco — катамаранная конструкция и наличие подводного крыла, размещенного в нише водоотводного канала. Такая конструкция позволяет значительно снизить нагрузку на двигатель за счет минимально смоченной поверхности. Кроме того, использование композитов, изготовленных инновационными методами, позволяет снизить вес конструкции при увеличении ее прочности.

«Запуск производства запланирован на вторую половину 2021 года. Начало коммерческой деятельности запланировано на период 6–8 месяцев после запуска производства», — сообщил заместитель председателя правительства Московской области Вадим Хромов.

Корпорация развития Московской области (КРМО) осуществила подбор площадки для реализации проекта и проконсультировала компанию «Мортех» по вопросам получения мер поддержки от региона.

«Потенциал роста у компании «Мортех» высокий: компания может занять до 10% рынка в денежном выражении. Производство подобной продукции в РФ фактически отсутствует, поэтому предполагается высокий спрос при конкурентоспособной стоимости. Также проект является социально значимым, так как продукция может быть востребована как оборонным комплексом, так и гражданским населением», — отметил заместитель генерального директора КРМО Александр Федоров.

Беспилотная платформа Falco предназначена для выполнения широкого круга задач, в том числе рутинных и опасных для человека. Катера готовы выполнять боевые задачи, не подвергая риску здоровье моряков и ценное оборудование. У ООО «Мортех» имеются предварительные соглашения о поставках продукции в ВМФ РФ и ССО РФ. В ближайшее время компания готова приступить к разработке технического задания и эскизных проектов на изделия, предполагаемые к созданию и выпуску.

ПЕРСОНАЛ

ЕРП ГОТОВИТ
ПЕРСОНАЛ К НАВИГАЦИИ

К открытию навигации 2020 года обучение пройдут более 1400 сотрудников Енисейского пароходства.

К открытию предстоящей навигации 1447 сотрудников Енисейского речного пароходства пройдут обучение, аттестацию, дипломирование, тренажерную подготовку и повысят квалификацию.

Основными направлениями обучения плавосостава и береговых работников станут транспортная, экологическая и пожарная безопасность (в том числе для рабочих огнеопасных профессий); охрана труда и оказание первой медицинской помощи на судах речного флота; работа с опасными грузами; выполнение сварочных работ, дефектация корпусов судов и другие.

Предусмотрена также тренажерная подготовка по электронной картографии и использованию судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях, обучение рядового и командного состава для работы в морских условиях. 105 сотрудников плавающего

состава пройдут обучение для подтверждения рабочего диплома либо повышения в должности.

Затраты Енисейского речного пароходства на подготовку персонала в межнавигационный период 2019–2020 составят более 7,3 млн рублей. Еще 8,3 млн руб. компания потратит на командировочные

расходы, связанные с обучением. Данные учебные мероприятия направлены на обеспечение эффективного выполнения производственных функций и обусловлены требованиями, предъявляемыми контрольными и надзорными государственными органами к аттестации персонала.



ПУТИ-ДОРОГИ

ПО ЛЕНЕ ДО ЯКУТСКА

Впервые за историю Енисейского пароходства его суда поднялись по Лене до самого Якутска. Это 1638 километров в сложных навигационных условиях.

Речь идет о работе теплоходов «Электросталь» и «Солнечногоorsk» по договору с Хатангским морским торговым портом в рамках государственной программы Северного завоза в населенные пункты Республики Саха (Якутия).

С Хатангским портом Енисейское пароходство работает с 2015 года. Кроме теплоходов «Электросталь» и «Солнечногоorsk» в завозе участвует танкер «Василий Суриков». Суда работают на реке Хатанге, выполняя доставку грузов в труднодоступные населенные пункты Таймырского Долгано-Ненецкого района Красноярского края, а также в Якутии на Яне, а с 2019 года — и на Лене.

Навигация экипажей «Электростали» и «Солнечногоорска» в минувшем году началась на Хатанге: сухогрузы выполняли перевозку угля в поселок Катырык. В конце июля выдвинулись на реку Яну, где сделали пару рейсов до Нижнеянска. Затем пошли в поселок Тикси — это один из самых северных населенных пунктов России, расположенный к востоку от устья Лены на берегу одноименной бухты моря Лаптевых. Из Тикси возили генеральные грузы в поселение Кюсюр, расположенное выше по течению на 320 километров.

И уже в сентябре оба теплохода направились за грузом в Якутск: более полутора тысяч километров по неизвестной нашим речникам Лене решено было идти вместе. Шли по малой воде, при грузоподъемности 2000 тонн везли порядка тысячи тонн на каждое судно и грузились на осадку

2,2 вместо проектных 2,8 метра. Груз легковесный, но объемный: строительная техника, трубы и т.д. Пунктом доставки был поселок Анабар, находящийся в Анабарском заливе моря Лаптевых. После выгрузки в Анабаре теплоход «Электросталь» ушел на разоружение в Хатангу, где и остался зимовать до следующей навигации в северных широтах.

Что касается «Солнечногоорска», ему требовалось вернуться в Подтесово: в 2020 году заканчивается действие регистровых документов на теплоход, и его необходимо предъявить к очередному освидетельствованию. Основной задачей было успеть выйти из Енисейского залива до ледостава. В Хатангском порту «Солнечногоorsk» прошел процедуру конвертации под наблюдением эксперта Енисейского филиала Росийского речного регистра, получил свидетельство на разовый переход, позволяющее речному судну движение по трассе Севморпути, и на буксире у морского судна преодолел 1700 километров до Диксона. Самый сложный участок пути — пролив Вилькицкого. Он открыт для ветров ильда, который заполняет его ранней осенью, приходя с Северного Ледовитого океана.

Три года назад в сентябре пролив уже был забит льдом, а в этом году нашим речникам повезло — льда не было до самого октября. Вскоре теплоход «Солнечногоorsk», пройдя Енисейский залив, дошел до Дудинки, а дальше по родной реке — домой, в Подтесовский загон.

Работу экипажей и судов на Хатанге, Лене и Яне курирует начальник отдела мореплавания и СУБ Енисейского речного пароходства Сергей Данилин.

«Пока наши ребята работают там, мы ежедневно проводим мониторинг ледовой, ветровой, волновой обстановки, — рассказывает Сергей Георгиевич. — Всегда поддерживаем связь с Администрацией Севморпути. Ежечасно проверяем местонахождение теплоходов через спутниковую систему «Сигма». Комсостав дважды в сутки выходит со мной на связь по спутниковому телефону, если нет другой связи, и рапортует по обстановке, количеству бункера на борту и ГСМ, наличию питьевой воды, самочувствию членов экипажа, так как по требованиям СУБ нашей компании судно всегда должно быть на виду и на слуху».

«Солнечногоorsk» сейчас поднят на слипе Подтесовской РЭБ флота. Ему предстоит ремонт ДРК, корпуса, электрооборудования, радионавигационных приборов, планируется установка судовой очистной станции и замена главных двигателей, отработавших 60 тысяч часов. Если работа пойдет нормально, есть вероятность, что и в навигацию 2020 года экипаж «Солнечногоорска» будет снова покорять северные реки, выполняя задачи масштабной государственной программы.

По материалам пресс-службы
ПАО «ЛОПП» и газеты
«Енисейский речник»

ЛУЧШИЙ ЭКИПАЖ

НАЗВАНИЯ
МЕНЯЮТСЯ —
ЛИДЕР ОСТАЕТСЯ

Одним из лучших экипажей навигации прошлого года по результатам ежегодного корпоративного смотра-конкурса Енисейского речного пароходства стал экипаж теплохода «Капитан Плотников».

Теплоход «Капитан Плотников» приписан к Подтесовской РЭБ флота. Но команда на судно подобралась не только из Подтесово, но и из Лесосибирска, Новоенисейска, Красноярска и Омска. Эта команда уже была в рядах победителей конкурса «Лучший экипаж» в 2017 году — заняла второе место, но теплоход тогда еще назывался «Аскиз». Причем принял его капитан-механик Сергей Кузьмичев в 2016-м. До этого времени 26 навигаций Сергей Григорьевич отработал на теплоходе «Ангара-95», экипаж которого также неоднократно — последний раз в 2015-м — становился победителем конкурса.

Итогами навигации 2019 года капитан Кузьмичев доволен. «Навигация и по качеству, и по продолжительности была успешной, — рассказывает Сергей Григорьевич. — Я бы даже сказал, одной из лучших навигаций за последние годы: все задания и планы выполнили, аварий не сделали, экипаж жив-здоров. Отработали на Подкаменной Тунгуске, Нижней и даже на Курейке. Там по большой воде оказывали помощь в подъемах

танкеру «ТНМ-27». Потом вместе спустились на Енисей и вместе поднялись до Подтесово. Затем, как обычно, встали на угольную линию на Ангаре. Навигация на этой реке заканчивалась рано, но нам повезло: наш теплоход поставили на линию Красноярск — Епишино на перевозку селитры и других грузов. В итоге в Подтесовский загон мы зашли 10 октября. Пять с лишним месяцев навигации — это замечательно».

Что касается конкурса, работаем да и все, говорит капитан, у которого более чем 40-летний стаж работы на флоте. Он неизменный участник весеннего завоза на притоки Енисея, награжден нагрудными знаками отличия «За безаварийную работу на речном транспорте».



Капитан Сергей Кузьмичев и его теплоход «Капитан Плотников» в загоде Подтесовской РЭБ флота. Фото Кристины Сергеевой

ЭКОЛОГИЯ

АО «Енисейское речное пароходство» под управлением ООО «Норникель — ЕРП» в 2019 году направило на реализацию программ по охране окружающей среды более 139 млн руб.

БЕРЕЧЬ
И МОНИТОРИТЬ

Основными направлениями природоохранной деятельности в минувшем году стали: содержание и эксплуатация судов природоохранного назначения, осуществление мониторинга качества поверхностных вод на участках судоходства в соответствии с условиями безопасного использования для здоровья населения, эксплуатация судовых систем, исключая попадание загрязняющих веществ в воду, выполнение производственно-экологического контроля за состоянием атмосферного воздуха,

обучение сотрудников по программам обеспечения экологической безопасности.

ЕРП уделяет большое внимание состоянию и техническому обеспечению флота природоохранного назначения. Это очистные станции по сбору и очистке нефтесодержащих (подсланевых) вод, суда-сборщики, станции комплексной переработки отходов. В межнавигационный период такой флот ремонтируют и проводят техническое обслуживание спецоборудования и всех судовых систем.

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ



С ОПЕРЕЖЕНИЕМ ГРАФИКА

Завершен второй этап реконструкции Новосибирского шлюза.

Комиссия по приемке объекта «Реконструкция Новосибирского шлюза, второй этап реконструкции (реконструкция подходного канала и ворот)» завершила работу, сообщает пресс-служба Росморречфлота.

Работы по реконструкции выполнялись в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Строительно-монтажные работы проводились АО «Акватик» согласно государственного контракта от 14 сентября 2017 года.

В рамках контракта выполнена замена креплёной части нижнего подходного канала Новосибирского шлюза. Длина креплёной части канала по правому берегу составляет 1 810 м, по левому — 1 540 м. Выполненное железобетонное крепление имеет пять рядов плит по высоте, нижний (первый) ряд выполнен с приме-

нением матов Incomat Flex 20.118, четыре остальных ряда — монолитные. Строительно-монтажные работы начаты в сентябре 2017 года и завершены в декабре 2019 года с опережением графика.

Заказчиком — застройщиком работ по объекту «Реконструкция Новосибирского шлюза, второй этап реконструкции (реконструкция подходного канала и ворот)» является ФБУ «Администрация Обского БВП».

Новосибирский шлюз — единственное за Уралом судопропускное гидротехническое сооружение шлюзового типа. Шлюз расположен в пойменной части правого берега реки Обь выше Новосибирска в Советском районе, в 680 км от слияния рек Бия и Катунь. Шлюз входит в состав Новосибирского гидроузла и находится в створе Новосибирской ГЭС.

САБЕТТА

В ПОРТУ ПОДОГРЕЮТ ВОДУ

Главгосэкспертиза одобрила проект и результаты инженерных изысканий по оборудованию морского порта поселка Сабетта системой контроля ледообразования.

Сабетта — обустриваемый вблизи одноименного поселка арктический порт на западном берегу Обской губы Карского моря, предназначенный для транспортировки углеводородов и обеспечения круглогодичной навигации по Северному морскому пути. Строительство порта ведется в рамках проекта «Ямал СПГ», который предусматривает запуск завода по сжижению природного газа на базе Южно-Тамбейского месторождения.

В связи с географическим расположением и особенностями климатических условий порт Сабетта оборудуется системой контроля ледообразования, которая позволит поддерживать допустимую толщину ледяной каши и битого льда в районе рабочих площадок технологических причалов отгрузки сжиженного природного газа и газового конденсата. Кроме того, система будет использоваться для обеспечения плотной постановки танкеров к отбойным устройствам технологических причалов в ходе

грузовых операций и минимизации временных затрат на постановку судов к причалам в ледовых условиях.

Для реализации этих функций предусмотрен забор, подогрев и дальнейший выпуск морской воды в нишах отбойных палов и двух технологических причалов. Для увеличения эффективности работы системы также будет осуществляться подача сжатого воздуха, что стимулирует смешивание выпускаемой подогретой воды и ее подъем к поверхности.

Проектом запланировано строительство установки подогрева морской воды с тепловой мощностью в 40 МВт. В том числе будут сооружены компрессорная станция, резервная дизель-генераторная установка и комплектная трансформаторная подстанция. Кроме того, здесь разместятся насосная станция, расходный резервуар дизельного топлива, а также проложат подводные трубопроводы, сети и эстакады инженерных коммуникаций.

ЯКУТСК

НА ЛЕНЕ ЗИМОЙ ЖАРКО

Ленское объединенное речное пароходство является единственной транспортной компанией, работающей в арктических районах Якутии. И этим, пожалуй, все сказано. Огромные расстояния, морозы ниже пятидесяти, объективно сложившийся сырьевой характер экономики и, соответственно, жизнеобеспечение, зависящее от грузопоставок... Груз ответственности в таких условиях едва ли не превышает физические тонны, перевозимые речниками пароходства.

ПОД ГРУЗОМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В Ленском объединенном речном пароходстве готовятся к грядущей навигации, планируя перевезти в этом году на 30 тыс. тонн грузов больше, чем в предыдущем. Итог 2019 года — 1364 тыс. тонн грузов, намерения на навигацию-2020 — 1394 тыс.

На совещании при главе Якутии Айсене Николаеве генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов, докладывая об итогах финансово-хозяйственной деятельности пароходства за прошлый год, представил цифры по структуре перевозок: 306 тыс. тонн нефтепродуктов наливом, 1058 тыс. тонн сухогрузов. Рост в общей сложности составил 6 процентов.

При этом навигация проходила в тяжелых гидрометеорологических условиях. Из-за сильного обмеления рек Лена и Яна вводились ограничения по осадке судов на нескольких участках, а задымленность при лесных пожарах стала причиной запрета на движение судов вниз по течению на участке Усть-Кут — Киренск на несколько недель. Пароходство тем не менее справилось с поставленными задачами.

ВОРОТА В АРКТИКУ

Отдельное внимание уделено инвестпроектам, в реализации которых принимает участие ПАО «ЛОРП». В частности, речь шла о строительстве высокотехнологичной Жатайской судовой верфи, которая позволит модернизировать и строить суда. Кроме того, обсудили организацию нового грузового терминала в Нижнем Бестяхе. По планам на нем будут перерабатывать 500 тысяч тонн грузов в год. Развитие транспортно-логистического узла на территории грузового терминала «Нижний Бестях» является единственным экономически обоснованным решением, учитывая ярко

выраженный сырьевой характер экономики Якутии, а также перспективу развития Северного морского пути. С приходом железной дороги в причальную зону реки Лена ПАО «ЛОРП» увеличит объемы перевозимых грузов.

На территории грузового терминала «Нижний Бестях» сосредоточены все необходимые транспортные потоки: две федеральные автодороги — «Лена» и «Колыма», строящаяся железнодорожная ветка, а также речное сообщение, делающая терминал воротами в Арктику.

По мнению Айсена Николаева, в акватории моря Лаптевых, Восточно-Сибирского моря и северных портов нужен единый оператор, и эти функции необходимо передать ПАО «ЛОРП» с учетом уже существующей инфраструктуры и опыта работы предприятия на северных реках и морях.

ГОРЯЧАЯ ПОРА... ВЫМОРОЗКИ

Сейчас в пароходстве полным ходом готовятся к предстоящей навигации, а именно — производят ледокольно-выморозочные работы, прежде чем перейти к собственному судоремонту. Выморозили уже, страшно представить, больше четырех с половиной тысяч кубометров! Всего же в текущую зиму предстоит выполнить выморозку в объеме 7840 кубометров. Выморозка производится на 111 судах.

Кроме того, в эти дни в пароходстве идет формирование материалов и оборудования для судоремонта. По информации начальника отдела технической эксплуатации и организации ремонта флота пароходства Сергея Горелова, в Усть-Куте формируется груз для отправки в Киренск и Пеледуй, в Жатае грузится «КамАЗ» с прицепом назначением на Белую Гору, который по возвращении из дальнего рейса будет отправлен в Олекминский судоходный участок и Пеледуйскую БТЭФ.

В подразделения направляются в основном материалы и оборудование для судоремонтных работ.

В текущем году пароходству предстоит предъявить Российскому Речному Регистру 65 единиц флота.

ЛЕДОВАЯ ЭКЗОТИКА СУДОРЕМОНТА

Так что же такое выморозка и почему якутские речники любят мороз покрепче? По сути, это этап судоремонта. Смысл заключается в том, чтобы освободить нужный участок корпуса судна от льда, тем самым обеспечив доступ для его ремонта. Таким образом, выморозка заменяет подъем судна в док или на слип, делая ремонт менее дорогостоящим.

На ледокольно-выморозочных работах в Ленском пароходстве занято всего 45 человек. Но каких! Рабочие инструменты — пила и лом. Погода? Для таких работ, утверждают выморозчики, самое лучшее время, когда морозы ниже 50 градусов. Низкие температуры «держат» толщину льда на реке относительно одинаковой.

Если убрать сверху слой льда, он снова быстро нарастет, но уже снизу. Так, постепенно снимая слой за слоем в течение месяца-двух, можно выморозить в двухметровой толще льда целые тоннели, причем глубина их будет много больше самого ледового слоя.

Зимой, с ноября по март, опытный выморозчик освобождает от льда в среднем четыре судна. Работы производятся по кругу: переходят с одного судна (вернее, из-под него!) на другое, возвращаясь по мере нарастания льда. И так до достижения желаемой глубины. Тогда уже наступает очередь ремонтников.

Подготовка к навигации в Якутии идет жарко...

Подготовлено по материалам пресс-службы ПАО «ЛОРП»



Все глубже и глубже. Источник: loгр.гу



МОСКВА

ПО СЕВМОРПУТИ И В АНТАРКТИКУ

Компания «ВодоходЪ» в 2021 году организует круизы по Северному морскому пути (СМП), а затем — в Антарктику.

На Всероссийской конференции, посвященной 200-летию открытия Антарктиды, об этом сообщил журналистам представитель компании Игорь Ясинский.

«В 2020 году у компании «ВодоходЪ» грандиозные планы. Мы запускаем экспедиционный тур по реке Енисей на теплоходе «Максим Горький», я думаю, что многие уже в курсе этого события. Также в 2020 году компания «ВодоходЪ» вводит в эксплуатацию круизный теплоход «Мустай Карим» по проекту PV-300. Что

касается 2021 года, то в планах компании круизы через Северный морской путь и круизы вокруг Земли Франца-Иосифа на ледоколе «Капитан Хлебников», это планируется в летний период. Затем теплоход будет перегоняться в Антарктику, и с 2022 года к нему добавятся еще два новых экспедиционных судна вместимостью по 150 человек, которые сейчас строятся на верфи в Финляндии», — цитирует Ясинского ТАСС.

Напомним, что финская компания Helsinki Shipyard Oy по-

строит первое экспедиционное судно для арктических круизов по заказу компании «ВодоходЪ» в 2021 году, строительство второго будет завершено в 2022 году.

В пресс-службе «Водохода» пояснили, что на данный момент на завершающей стадии находится согласование аренды ледокола, идет подготовка круизов.

Длительность рейсов составит от семи до 17 дней. Также прорабатывается вопрос об использовании легких вертолетов для того, чтобы сделать программу туров более насыщенной.

АРХАНГЕЛЬСК



Источник: dive.ru

ТЮЛЕНЕЙ НЕ ТРЕВОЖИТЬ!

Штаб ледокольных проводок порта Архангельск собирает информацию о местах массовых залежек гренландских тюленей.

В связи с приближением начала образования на ледовых полях Белого моря ценных залежек гренландских тюленей штаб ледокольных проводок в период с 20 февраля и до 30 марта 2020 года собирает информацию о местах массовых залежек для дальнейшей передачи на суда рекомендованных маршрутов следования в обход залежек.

Капитанам всех судов при плавании в Белом море предлагает-

ся обеспечить следование судов в соответствии с рекомендациями штаба и при обнаружении массовых скоплений гренландского тюленя в акватории Белого моря сообщать в штаб координаты обнаруженных скоплений, информировать об этом капитанов других судов, находящихся в районе, а также принимать меры по обходу скоплений на достаточном расстоянии, насколько это безопасно и практически возможно.

ВОЛГОГРАД



Источник: fleetphoto.ru

УПРОЧИТЬ МЕТАЛЛ, НО СОХРАНИТЬ ГЕОМЕТРИЮ

Главгосэкспертиза России одобрила реконструкцию Волгоградского гидроузла.

Эксперты Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на оснащение Волгоградского гидроузла современным механическим оборудованием. По итогам проведения государственной экспертизы выданы положительные заключения.

Проектом предусмотрена замена морально и физически устаревшего оборудования судоходного двухкамерного шлюза № 30 Волгоградского гидроузла, расположенного в городе Волжском и предназначенного для пропуска судов и поддержания уровня воды в Волгоградском водохранилище. Работы проводятся с целью повышения надежности и обеспечения безопасного уровня эксплуатации объекта.

Вместо устаревших двустворчатых ворот верхней и нижней голов внутри камеры судоходного шлюза будут установлены новые — сварной равнопрочной конструкции с современным электрооборудованием. Планируется заменить детали, элементы механизмов и механического оборудования двустворчатых ворот:

металлоконструкции уплотнений, вкладыши закладных подушек, грибы и другие подвижные детали подпятников, приводные оси в комплекте с подшипниками и отбойные рамы, а также створные захваты — по одному на каждые ворота.

Кроме того, будут выполнены монтаж укрытий гальсбантов, обновление створных и веревальных подушек, металлических конструкций закладных частей, а также переходных мостиков ворот, лестниц и площадок.

Все вновь устанавливаемые элементы металлоконструкций и заменяемые механизмы по своей массе и геометрическим размерам соответствуют действующим. Металлоконструкции в проектных решениях будут выполнены из более прочной, хорошо свариваемой стали, не склонной к образованию трещин от усталости металла. Они исследованы на изменимость пространственного положения, наличие деформаций, коррозионных повреждений и степени снижения проектного сечения. Замена ворот и механического оборудования не затрагивает кон-

структивную целостность гидросооружения. Все изменяемые детали и элементы — заводского изготовления.

Работы пройдут в рамках национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и подпрограммы «Морской и речной транспорт» федеральной целевой программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)».

Технический заказчик — ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей». Генеральный проектировщик — ООО «Специальные сварные металлоконструкции».

Волжская ГЭС — крупнейшая гидроэлектростанция в Европе, расположенная между Волгоградом и Волжским. Входит в Волжско-Камский каскад ГЭС, являясь его нижней ступенью. Волжская ГЭС играет важную роль в обеспечении надежности работы Единой энергосистемы России, обеспечивает крупнотоннажное судоходство, водоснабжение и орошение засушливых земель.

ЧУКОТКА

АНАДЫРЬ И КАНЧАЛАН ХОТЯТ ВЛИТЬСЯ В ВВП

Правительство Чукотки инициирует включение рек Анадырь и Канчалан в перечень внутренних водных путей России.

Правительство Чукотского автономного округа до 1 марта 2020 года намерено предложить Минтрансу РФ включить реки Анадырь и Канчалан в перечень внутренних водных путей РФ. Вопрос и ранее неоднократно поднимался региональными властями на федеральном уровне, отмечается в сообщении пресс-службы правительства региона.

Положительное принятие решения позволит региону получить федеральное финансирование на проведение работ по навигационно-гидрографическому обследованию и обслуживанию судоходных участков рек Анадырь и Канчалан Анадырского бассейна через создание ГБУ «Администрация Анадырского бассейна внутренних водных путей». Об этом говорилось

на заседании окружной комиссии по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности.

Ранее правительство округа направило в Росморречфлот предложение по внесению изменений в технический регламент безопасности объектов внутреннего водного транспорта, которые позволят эксплуатировать однокорпусные суда грузоподъемностью до 600 тонн. Минтрансом подготовлены соответствующие изменения в нормативно-правовой акт, которые сейчас находятся на рассмотрении в Правительстве РФ.

Отмечается, что все эти меры направлены на то, чтобы не допустить срыва завоза жизненно необходимых грузов в населенные пункты на берегах Анадыря и Канчалана в навигационный период 2020 года.



На снимке: Обряд благодарения реки на берегу Канчалана. Источник: youtube.com



ВСЕРОССИЙСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

УТВЕРЖДАТЬ АВТОРИТЕТ ПЕРВООТКРЫВАТЕЛЯ НАУЧНЫМИ ПРОГРАММАМИ

На площадке МГАВТ — филиала ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова состоялась Всероссийская конференция «О 200-летию великого открытия Антарктиды русскими моряками-героями 28 января 1820 года».

Мероприятие было организовано Общероссийским движением поддержки флота совместно с Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Помощник президента РФ Игорь Левитин зачитал приветствие президента Российской Федерации Владимира Путина и рассказал, что в честь знаменательной даты запланирован ряд значимых мероприятий, в том числе начата реализация проекта создания нового зимовочного комплекса на станции «Восток».

Заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков подчеркнул, что целью конференции является не только обсуждение проблем и поиск решений, но и осмысление подвига русских моряков в контексте развития России как великой морской державы. Как показывает история нашей страны, отметил он, «крупные успехи приходят к России зачастую не благодаря, а вопреки не самым благоприятным базовым условиям и обстоятельствам, когда отсутствие денег на реализацию проекта в нашей традиции — не основание для уныния, а лишь повод для поиска иных, оригинальных решений».

Врио руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай также отметил важность темы развития традиций великих мореплавателей в ходе образовательной деятельности вузов Росморречфлота. Так, курсанты ГУМРФ принимают участие в кругосветной экспедиции на яхте «Елизавета» и фактически воплощают в жизнь инициативу, выдвинутую Движением поддержки флота еще в 2012 году.

При всей важности плавания учебной парусной флотилии Россия должна была бы отметить 200-летие открытия Антарктиды новым комплексным исследованием южного материка, который бы подтвердил особый статус и высокий приоритет нашей страны в мировой науке как первооткрывателя и одного из крупнейших исследователей Антарктиды. Об этом заявил директор Института океанологии им. П. П. Ширшова Алексей Соков.

Председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Ненашев поддержал предложения участников конференции. Он отметил, что знаменательная дата должна стать импульсом для решения страте-

гических задач, связанных с развитием деятельности России в полярных районах, в том числе на шестом континенте. «Мы будем держать на контроле практическое воплощение этих предложений, представляющих высокую важность и для нашей страны,

и для всего мира, являясь нашим практическим взносом в увековечение подвига наших моряков и продолжение их славного дела во имя великого будущего России как речной, морской, океанской державы», — подчеркнул Михаил Ненашев.

В рамках конференции Музей морского флота организовал временную экспозицию, посвященную 200-летию открытия Антарктиды и современному Дню континента.

Подготовлено по материалу пресс-службы Росморречфлота



Шлюпы «Восток» и «Мирный». Репродукция картины художника-мариниста Евгения Войшпилло

ЭКСПЕДИЦИЯ

В АКВАТОРИИ МОРЯ РИСЕР-ЛАРСЕНА

НИС «Академик Александр Карпинский» завершило исследования 65-й Российской Антарктической экспедиции.

В год 200-летия открытия Антарктиды научно-исследовательское судно «Академик Александр Карпинский» АО «Полярная морская геологоразведочная экспедиция» (ПМГРЭ, дочернее общество АО «Росгеология») успешно завершило выполнение комплекса морских геофизических исследований по программе 65-й Российской Антарктической экспедиции. Цель работы геологов — изучение глубинного геологического строения и оценка перспектив нефтегазоносности антарктического шельфа.

Морские работы специалисты Росгеологии проводили в юго-восточной части моря Рисер-Ларсена у берегов Земли Королевы Мод. Комплекс

исследований включал сейсморазведку методом отраженных волн и общей глубинной точки (МОВ ОГТ) с использованием плавающей сейсмокоды длиной 7000 м, многолучевое эхолотирование, гравиметрическую съемку и дифференциальную гидромагнитную съемку.

В январе «Академик Александр Карпинский» завершил работы по гидромагнитной съемке в северо-восточной части полигона. Суммарный объем выполненных гидромагнитных профилей составил 950 пог. км.

В конце января — начале февраля была выполнена сейсморазведка МОВ ОГТ в объеме 3450 пог. км в комплексе с гравиметрическими и гидромагнитными измерениями, а также попутные

измерения рельефа дна многолучевым эхолотом.

«Акватория моря Рисер-Ларсена является наименее изученной в Индоокеанском секторе Антарктики. Исследования, которые здесь проводили экспедиции ПМГРЭ в конце 90-х годов прошлого века, позволили охарактеризовать глубинное строение, тектоническую структуру и сейсмостратиграфию осадочного бассейна, но ряд фундаментальных научных проблем оставался нерешенным, — отметил главный геолог ПМГРЭ, доктор геолого-минералогических наук Сергей Козлов. — Данные, которые получены новой экспедицией, вместе с современными технологиями численного моделирования осадочных бассейнов

позволят существенно уточнить наши представления о перспективах нефтегазоносности окраинных морей Антарктиды».

Планомерные геолого-геофизические работы ведутся Антарктической геофизической партией ПМГРЭ с конца 70-х годов XX века, в основном с использованием НИС «Академик Александр Карпинский». Морские работы проводились преимущественно в Индоокеанском секторе Антарктики, площадь которого к югу от 60 параллели составляет более 4,5 млн км². Исследования позволили выделить здесь три крупных осадочных бассейна, включающих в себя континентальные окраины и южные части океанических котловин: бассейн моря Рисер-Ларсена, бассейн морей Космонавтов, Содружества, Дейвиса и бас-

сейн морей Моусона и Дюрвиля. В 2019 году в рамках 64-й Российской Антарктической экспедиции специалисты ПМГРЭ приступили к комплексным геофизическим исследованиям малоизученных районов Тихоокеанского сектора Антарктики между морями Амундсена и Росса, подтвердив лидирующие позиции России в международном антарктическом сообществе.

Общая протяженность профилей комплексных сейсмических и гравимагнитных исследований, выполненных ПМГРЭ в окраинных морях Антарктиды за все время исследований, составила более 140 000 пог. км, потенциальные ресурсы углеводородного сырья выявленных осадочных бассейнов оцениваются примерно в 70 млрд тонн.

Подготовлено пресс-службой АО «Росгеология»