



ВОДНЫЙ

15 МАРТА
2020 года
№3 (13009)

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



**РАСШИРИТЬ
И УГЛУБИТЬ**
СТР. 3



**ЛЕГЕНДАРНАЯ
НАТАЛЬЯ КИССА**
СТР. 10

**АЛЕКСАНДР
ПОШИВАЙ
НАЗНАЧЕН
РУКОВОДИТЕЛЕМ
РОСМОРРЕЧФЛОТА**

Руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) назначен временно исполняющий главы агентства Александр Пошивай. Соответствующее распоряжение от 6 марта 2020 года № 531-р опубликовано в материалах Правительства РФ.



«Назначить Пошивая Александра Ивановича руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта, освободив его от занимаемой должности», — говорится в документе.

Александр Пошивай занимал должность заместителя руководителя Росморречфлота с 2012 года. В агентстве курировал вопросы управления безопасности судоходства, координировал деятельность структурных подразделений Росморречфлота, администраций морских портов, ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», ФГУП «Морсвязьспутник», ФГУП «Гидрографическое предприятие», ФГКУ «Администрация Северного морского пути», ФГБУ «Спасательно-координационный центр Росморречфлота».



На Волге. Фото: А. Чиженок

РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА — НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ ОТРАСЛИ

Общее собрание членов Российской палаты судоходства в начале марта 2020 года переизбрало своим президентом на ближайшие три года Алексея Клявина. Также в ходе собрания были обозначены приоритеты работы на ближайший год. Главными остаются повышение конкурентоспособности морского и речного транспорта и сокращение избыточности государственного администрирования.

Выступая 5 марта 2020 года в Гербовом зале Министерства транспорта Российской Федерации, президент общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Алексей Клявин отчитался перед общим собранием о работе в 2019 году и наметил ключевые планы на предстоящий год. Редакция газеты «Водный транспорт» приводит основные моменты из его доклада.

Свое выступление президент Палаты начал с вопроса о состоянии российского морского транспортного флота. Он напомнил, что в 90-е годы прошлого века Россия занимала лидирующие позиции по количеству морского флота. Так, в 1992 году, по данным ЮНКТТАД, это было 8-е место в мире. «Но к 2015 году мы оказались на 20 месте. С 2017 года ситуация изменилась, и три года Россия занимает 19-е место. До

былого могущества еще далеко, но, несомненно, это позитивный сигнал», — отметил Клявин. Сегодня совокупный дедвейт судов под российским флагом составляет 7,7 млн тонн.

денций можно отметить, что удалось остановить бегство судов из-под российского флага, есть устойчивая положительная динамика, — отметил Алексей Клявин. — Если бы в 2005–

В Общем собрании членов Российской палаты судоходства, прошедшем в Гербовом зале Министерства транспорта России, приняли участие заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков, президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, председатель Совета палаты, председатель Совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк, депутат Госдумы Виктор Дерябкин, руководитель Ространснадзора Виктор Басаргин, председатель Общероссийского движения поддержки флота Михаил Ненашев, ветераны морского и речного флота, представители большинства из 83 организаций и компаний морской и речной отрасли, входящих в ОООР «Российская палата судоходства».

Что касается речного флота, то здесь ситуация несколько иная. Его совокупная грузоподъемность продолжает падать, сейчас этот показатель составляет 6,8 млн тонн, средний возраст — более 38 лет. «В качестве позитивных тен-

2011 годах не были бы приняты законы о поддержке судостроения и судоходства, о создании Российского международного реестра судов, сегодня совокупный дедвейт морского флота под российским флагом мог бы быть примерно на 4 млн тонн меньше».

По словам Клявина, «для обеспечения конкурентоспособности российского флота на должном уровне от государства не требуется капитальных вложений, все необходимые меры находятся в рамках совершенствования законодательства и создания благоприятных условий для бизнеса».

Вместе с тем объем перевозок российских грузов судами под российским флагом очень низок. По словам заместителя министра транспорта Российской Федерации Юрия Цветкова, участвовавшего в общем собрании членов Российской палаты судоходства, в настоящее время судами под российским флагом перевозится менее 2% всех грузов. Перед отраслью стоит задача увеличить этот показатель до 16,2%. Для этого Минтранс намерен добиваться внесения в стратегии развития других отраслей рекомендации по использованию отечественного флота.

Окончание на стр. 2

РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА — НА СТРАЖЕ ИНТЕРЕСОВ ОТРАСЛИ

Начало на стр. 1 О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

— Более трех лет все ждали кардинальных изменений в законе «О транспортной безопасности». Не всего удалось добиться. На сегодняшний день соответствующий законопроект прямо предполагает упрощение процедур только для речного транспорта. К большому сожалению, морской транспорт данная реформа не затронула.

В любом случае ожидается положительный эффект: в 2020 году должны быть пересмотрены и смягчены отраслевые требования по транспортной безопасности. Палата будет активно участвовать в данной работе. На 2020 год сохраняется задача освободить морские суда, соответствующие кодексу ОСПС, от дублирующих требований ФЗ «О транспортной безопасности». Одновременно свои инициативы по отмене избыточного регулирования мы формируем в рамках участия в «регуляторной гильотине».

О НАЛОГАХ

— При участии Российской палаты судоходства внесены изменения в Налоговый кодекс, предусматривающие 0% НДС на перевозки грузов между иностранными портами. В результате судовладельцы, оперирующие флотом под российским флагом, получили возможность возмещать НДС за такие перевозки в ускоренном порядке. Подчеркну, что сюда включены расходы по топливу, лизинговым и другим платежам.

ОБ ОТМЕНЕ ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ

— Вопрос, который волнует очень многих — это отмена лицензирования, поскольку оно является избыточным требованием. Палате удалось реанимировать законопроект об отмене лицензирования в сфере перевозок опасных грузов. Сейчас этот проект в рамках проводимой реформы поддерживают Минтранс, Ространснадзор и Минэкономразвития.

О РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЕ

— В отношении морского и речного транспорта удалось консолидировать на площадке



Российской палаты судоходства мнения не только судоходного сообщества но и других объединений — портовиков, бункеровщиков, морских агентов. Представители Палаты участвуют в деятельности рабочих групп в сфере трудовых отношений и охраны труда, в сфере туризма и сфере метеорологии. (В Рабочей группе «Водный транспорт» президент Палаты назначен сопредседателем от бизнеса. — Прим. ред.)

Также обеспечено присутствие на экспертном уровне в рабочих группах, которые будут рассматривать вопросы, затрагивающие наши интересы, — конкуренции, экологии, торговли и защиты прав потребителей, санитарные вопросы.

Мы ожидаем значительный положительный эффект от «регуляторной гильотины», ведь Минтранс России и другие федеральные органы исполнительной власти при реализации ими права нормотворчества фактически обязаны прислушиваться к мнению бизнеса. Правительство сформировало из руководителей отраслевых предприятий и их объединений большую часть рабочей группы по реализации механизма «регуляторной гильотины». Также в этом году создана Рабочая группа по транспортной безопасности.

О РАБОТЕ СОВЕТА ПО ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ КВАЛИФИКАЦИЯМ

— Еще одно направление работы, имеющее отраслевой охват — это созданный на базе Палаты Совет по профессиональным квалификациям (СПК) на морском и внутреннем водном транспорте.

Национальный совет при Президенте Российской Федерации по профессиональным квалификациям уже одобрил и закрепил за нашим Советом 20 профессиональных стандартов для основных категорий работников отрасли. Утвержден Порядок проведения профессионально-общественной аккредитации программ подготовки специалистов, решением СПК Российская палата судоходства наделена правом проведения этой аккредитации. Советом рассмотрены и одобрены пять проектов Примерных образовательных программ по основным направлениям подготовки специалистов плавсостава.

В настоящее время ведется работа по созданию системы независимой оценки профессиональной квалификации работников на водном транспорте, за исключением плавсостава. В частности, разработаны оценочные средства для квалификации «докер-механизатор» и разрабатываются для квалификации «инженер-экономист».

Также формируется организационная структура, включающая в себя Центр оценки квалификаций (ЦОК), экзаменационные центры (площадки), апелляционную комиссию. Рассматривается вопрос подготовки экспертов для экзаменационных центров.

СПК работает в тесном взаимодействии с Национальным агентством развития квалификаций и СПК на других видах транспорте. Ведется масштабная работа по созданию отраслевой рамки квалификаций. Продолжается сбор данных в рамках мониторинга рынка труда.

О ПРИОРИТЕТАХ РАБОТЫ ПАЛАТЫ В 2020 ГОДУ

— Главный приоритет в нашей работе — повышение конкурентоспособности морского и речного транспорта.

В 2020 году Палата планирует дальнейшее экспертное сопровождение законопроектов по изменению ст. 4 Кодекса торгового мореплавания (КТМ), которая касается каботажного плавания. В части законодательства о поддержке отечественного судостроения и судоходства Палата планирует добиться пролонгации после 2027 года действующего тарифа 0% страхового взноса (на финансирование страховой и накопительной пенсии), применяемого в отношении начислений членам экипажей судов, зарегистрированных в Российском международном реестре судов.

В 2020 году предполагается продолжить работу с Минтрансом России, Минэкономразвития России, Минэнерго России и ФАС России по формированию транспортно-экономического баланса для различных видов транспорта с целью оптимального перераспределения грузов с наземных видов транспорта на «реку» в период навигации, в том числе и в рамках тарифных решений.

Одной из самых острых проблем для речного судоходства в нашей стране остаются инфраструктурные ограничения. Мы продолжим работу по продвижению проектов, направленных на устранение узких мест на внутренних водных путях (ВВП) России. В первую очередь это обеспечение 100% финансирования текущего содержания ВВП и судоходных гидротехнических сооружений, а также строительство Нижегородского и Багаевского низконапорных гидроузлов.

Для обеспечения безопасности мореплавания, судоходства и транспортной безопасности планируется оптимизировать процедуры подготовки плавсостава для работы на морских судах и на судах внутреннего плавания с целью исключения дублирования и взаимного признания документов, полученных в соответствии с нормами Конвенции ПДНВ и «Положением

о дипломировании членов экипажей судов внутреннего водного транспорта».

Для повышения эффективности деятельности судоходных компаний продолжится работа по внедрению принципа «единого окна» при прохождении таможенных процедур.

В области совершенствования тарифной политики субъектов естественных монополий будет продолжена работа с целью недопущения увеличения сборов на ВВП выше уровня инфляции, а также выработки механизмов участия бизнеса в надлежащем контроле за уровнем тарифов на ВВП.

Продолжится взаимодействие с ФГУП «Росморпорт» и ФАС России с целью проведения индексации уровня ставок портовых сборов в морских портах не выше суммарного уровня

О ПРИСОЕДИНЕНИИ РОССИИ К НОВЫМ МЕЖДУНАРОДНЫМ ИНСТРУМЕНТАМ

В ходе общего собрания членов Российской палаты судоходства Алексей Клявин еще раз обратил внимание на то, что в этом году планируется ратификация нескольких наднациональных законодательных актов.

В части безопасности судоходства ожидается ратификация Протокола 2005 года к Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года. Кроме того будет ратифицирован Протокол 2005 года о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе.

Ратификация Найробийской Международной Конвенции об удалении затонувших судов 2007 года, намеченная на этот год, повлечет за собой целый комплект поправок и в национальное законодательство. Потребуется изменение в КТМ РФ в части регулирования вопросов удаления имущества, затонувшего в морских акваториях, и законопроект о снятии оговорки в отношении Конвенции LLMC.

ПРОГНОЗЫ ВОДНОСТИ НА ВОЛЖСКИХ УЧАСТКАХ ЕГС ОБНАДЕЖИВАЮТ

На Общем собрании членов Российской палаты судоходства озвучены обнадеживающие предварительные прогнозы водности на волжских участках Единой глубоководной системы (ЕГС).

Выступивший с докладом заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов отметил, что, по данным Росгидромета, в январе

суммарный приток воды в водохранилища Волжско-Камского каскада составил 192% нормы, а за два месяца первого квартала — от 150 до 180% нормы. Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

При данных сценарных условиях на Городецком лимитирующем участке ожидается, что среднесуточный расход 1250–1300 куб. м/с может быть обеспечен в течение всего периода навигации (глубина

3,5 м в течение четырех часов в сутки), подчеркнул Анисимов.

Менее благоприятная картина по водности в этом году складывается на Нижнем Дону. Уровни воды в Цимлянском водохранилище в период навигации находятся в первой зоне сниженной отдачи с расходами воды в нижний бьеф 340 куб. м/с. Однако, отметил Константин Анисимов, прогнозиру-

ется, что при данном расходе на лимитирующем участке реки Дон от Кочетовского гидроузла до порта Ростов-на-Дону гарантированная глубина 340 см должна быть обеспечена без учета сгонно-нагонных явлений.

Уточнение прогноза на данном участке водного пути станет возможным после прохождения паводка.

III КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

РАСШИРИТЬ И УГЛУБИТЬ



Объем дноуглубительных и гидротехнических работ в России в 2020 году, как ожидается, возрастет. Для речных работ планируется построить серию из 20 земснарядов, а компания Damen вновь представила отрасли инновационные технологии. Об этом и многом другом говорилось в ходе III Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление».

КТО ДОКАПЫВАЕТСЯ

За дноуглубление в России отвечает ФГУП «Росморпорт» (морские порты и подходные каналы), Росморречфлот в лице бассейновых управлений (внутренние водные пути) и ФГУП «Гидрографическое предприятие» (морские порты и подходы к ним вдоль трассы Северного морского пути).

По словам выступившего на конгрессе руководителя Росморречфлота Александра Пошивая, Росморречфлот является исполнителем федеральных проектов, направленных на развитие морских портов России, внутренних водных путей и частично — Северного морского пути.

«Реализация ряда проектов позволит нам переориентировать российский грузопоток из

портов иностранных государств, обеспечить доступ малых и средних угледобывающих компаний к транспортной инфраструктуре... а также нарастить экспортный потенциал российских производителей через развитие конкурентоспособной портовой инфраструктуры», — сказал Александр Пошивай.

Как, в свою очередь, рассказал в своем выступлении генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев, общий объем дноуглубления предприятия в 2020 году по плану составит 18,4 млн куб. м, в том числе 8,6 млн куб. м придется на ремчерпание и 9,83 млн куб. м — на новые проекты. Собственными силами планируется выполнить дноуглубление в объеме 7 млн куб. м, этот показатель примерно соот-

ветствует уровню прошлого года.

Для сравнения: ФГУП «Росморпорт» в 2019 году выполнил дноуглубления в объеме 10,3 млн куб. м, в том числе 8,6 млн куб. м — ремчерпания.

Среди актуальных проектов по развитию портовой инфраструктуры, требующих проведения большого объема дноуглубительных работ, глава Росморпорта назвал строительство универсального торгового терминала «Усть-Луга» (ООО «Новотранс Актив», объем дноуглубления 12 млн куб. м), таманского терминала навалочных грузов компании «ОТЭКО-Портсервис» (объем дноуглубления 30,5 млн куб. м), угольного терминала в бухте Суходол морского порта Владивосток (объем дноуглубления 7,1 млн куб. м). Также

к апрелю 2021 года Росморпорт планирует завершить дноуглубление по проекту «НОВАТЭКа» в Петропавловске-Камчатском.

Среди проблемных вопросов глава Росморпорта по-прежнему называет несообразные, по его мнению, требования к возмещению, ущерб биоресурсам. К сожалению, этот вопрос не удастся решить на протяжении нескольких лет.

Как пояснил в ходе конгресса заместитель генерального директора — директор Дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша, основной объем грузопотока по Севморпути придется на сжиженный газ и нефть, которые будут вывозиться преимущественно с терминалов в Обской губе и Енисейском заливе.

Если говорить о проектах вдоль трассы Северного морского пути, то, как рассказал глава ФГУП «Гидрографическое предприятие» (структура госкорпорации «Росатом») Юрий Михов, в 2020 году планируется выполнить дноуглубление в рамках проекта реконструкции морского канала порта Сабетта в объеме около 20 млн куб. м. По его словам, общий объем дноуглубления в рамках этого проекта составляет около 60 млн куб. м.

Говоря о дноуглубительных работах в таких регионах, как Арктика или Дальний Восток, следует отметить, что они имеют свою специфику, характеризующуюся неразвитостью инфраструктуры и сложными условиями навигации. Важным аспектом при этом является своевременное снабжение дноуглубительного флота топливом. Тем более что расходы на топливо составляют значительную часть издержек при реализации дноуглубительных проектов.

Уникальный опыт осуществления бункеровок на Дальнем Востоке при строительстве судо-

строительного комплекса «Звезда» в Приморском крае получила компания «КТК-бункер».

«Работа бункеровочного флота на Дальнем Востоке специфична ввиду удаленности заводов, малого количества перевалочных терминалов», — рассказал в ходе Конгресса коммерческий директор компании Николай Зворыгин. Он отметил, что почти все работы ведутся в навигационный период, а флот в это время задействуется в Северном заводе и поэтому необходимо заранее резервировать суда и планировать свою работу.

Планированию помогает, в том числе, гибкое ценообразование в зависимости от ситуации на рынке. При этом если подрядчиками выступают иностранные компании, то осуществляется валютный контроль, который хоть и не слишком сильно, но влияет на конечную цену. Кроме того, компании-нерезиденты не могут возмещать акциз, который позволил бы экономить более 20% на тонне топлива. Еще одна особенность — это ценовая сезонность, которая ярко выражена в Дальневосточном бассейне.

Николай Зворыгин также предупредил, что в настоящее время, из-за введения ограниченный ИМО на содержание серы в судовом топливе, примерно в 1,5–2 раза выросли соответствующие расходы, что необходимо учитывать при планировании работ. При этом наблюдается дефицит и самого низкосернистого топлива.

«Компаниям, которые планируют работать в Арктике и на Дальнем Востоке, необходимо заблаговременно подходить к изучению топлив, планируемых ими к потреблению», — посоветовал эксперт. В противном случае можно столкнуться с продуктом, который приведет к поломке судовых двигателей.

Окончание на стр. 7

СОВКОМФЛОТ

ПРИБЫЛЬ — \$225 МИЛЛИОНОВ

Правление ПАО «Совкомфлот» рассмотрело производственные и финансовые результаты деятельности Общества за 2019 год в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности (МСФО). Чистая прибыль составила \$225,4 против убытка годом ранее.

Выручка выросла на 9,6% — до \$1665,2, выручка на основе тайм-чартерного эквивалента увеличилась на 17,8% — до \$1265,5, EBITDA — на +41,7 — до \$823,0.

В 2019 году группа СКФ приняла в эксплуатацию четыре новых судна: три современных нефтеналивных танкера типоразмера «Афрамекс» «зеленой» серии — «Прспект Королева», «Прспект Вернадского», «Прспект Сэмюэля», использующих газомоторное топливо в качестве основного, а также арктический челночный

танкер «Михаил Лазарев». Все суда спроектированы с учетом самых высоких норм экологичности и энергоэффективности. Танкер «Прспект Королева» первым в истории судоходства преодолел высокоширотную трассу Севморпути, используя на всем ее протяжении экологически более чистое СПГ-топливо.

Заключены контракты на строительство двух челночных танкеров типоразмера «Афрамекс» для проекта «Сахалин-1» с поставкой в начале 2022 года, подписаны 10- и 15-летние договоры тайм-чар-

тера на эксплуатацию этих судов. Заключены долгосрочные договоры тайм-чартера на эксплуатацию в интересах ПАО «НОВАТЭК» трех танкеров-продуктовозов типоразмера MR нового поколения на газомоторном топливе, заказы на строительство которых размещены на ССК «Звезда».

По оценке председателя Совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергея Франка, «по итогам первого года реализации стратегии развития Общества на 2019–2025 годы предприятие заметно перевыполнило все предусмотренные

на отчетный период ключевые показатели и укрепило свои позиции в стратегически значимых сегментах операционной деятельности».

Как сказал генеральный директор — председатель Правления Игорь Тонковидов, «по многим параметрам — таким, как чистая прибыль и EBITDA, которые составили 225,4 млн долл США и 823 млн долл США соответственно, результаты 2019 года близки к рекордным для предприятия».

Утвержденная Советом директоров Общества стратегия на период до 2025 года предусматривает сохранение курса на расширение участия флота СКФ в крупномасштабных и долго-

срочных промышленных проектах, многие из которых имеют важное значение для экономики страны, с особым акцентом на работу флота в сложных ледовых условиях, которая остается уникальной специализацией компании.

Кредитные рейтинги международных рейтинговых агентств по состоянию на конец отчетного периода: Standard & Poor's: BB+, Fitch: BB+, Moody's: Ba1 — прогноз «стабильный».

По состоянию на конец года флот группы компаний СКФ включал в себя 147 собственных и зафрахтованных судов (включая суда в СП). Общий дедвейт флота на конец отчетного периода превышал 12,8 млн тонн.

СЕССИЯ ХЕЛКОМ

ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ ДЛЯ ЗАЩИТЫ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

В столице Финляндии состоялась 41-я сессия Комиссии по защите морской среды района Балтийского моря (ХЕЛКОМ). В контексте подведения итогов работы ХЕЛКОМ в 2019 году были приняты проекты пересмотренных комиссией рекомендаций.



В частности, приняты проекты пересмотренных рекомендаций ХЕЛКОМ 23/3 по усилению лоцманской проводки по маршруту Т и в проливе Зунд и рекомендации ХЕЛКОМ по глубоководной лоцманской проводке в Балтийском море, которые были согласованы на 57-м заседании глав делегаций ХЕЛКОМ в декабре 2019 года.

Отменена рекомендация ХЕЛКОМ 24/7 «Дальнейшая разработка и использование прогнозирования дрейфа пятен разливов нефти и других вредных веществ в Балтийском море».

В работе сессии приняли участие делегации: Российской Федерации, Дании, Эстонии, Финляндии, Германии, Латвии, Литвы, Польши, Швеции и ЕС, а также наблюдатели из неправительственных организаций.

Российская делегация, сформированная Минприроды России, приняла участие в работе заседания в составе представителей Минприроды России, Росморречфлота (ФГБУ «Морспасслужба»), специализированной фирмы «Минерал» и посольства Российской Федерации в Финляндии. Возглавлял российскую делегацию директор Департамента международного сотрудничества Минприроды России Нуригдин Инамов.

Накануне заседания состоялась конференция заинтересованных сторон ХЕЛКОМ, основной целью которой было рассмотрение и обсуждение возможных новых мер в различных областях деятельности для включения в пересматриваемый План действий для Балтийского моря (ПДБМ). В части, касающейся деятельности на море, предлагалось, в частности, выполнение руководства Международной морской организации (ИМО) по биообрастанию, запрет сброса жидких отходов из систем очистки отработавших газов (скрубберы открытого типа), ограничение сброса остатков груза, снижение рисков разливов нефти, и другие. Итоги и реко-

мендации конференции будут направлены соответствующим рабочим группам ХЕЛКОМ для детальной проработки с целью согласования решения о возможных включения предлагаемых мер в пересматриваемый ПДБМ.

В рамках ХЕЛКОМ 41 проведен сегмент высокого уровня, на котором представители высокого уровня и руководители делегаций стран-участниц ХЕЛКОМ провели обмен мнениями по вопросам обновления ПДБМ и научной повестки ХЕЛКОМ. Особое внимание уделили проблемам эвтрофикации, биоразнообразия, загрязнения и опасных веществ. Руководитель российской делегации Нуригдин Инамов подчеркнул, что в ходе пересмотра ПДБМ должны предлагаться только реалистичные и выполнимые новые или дополнительные меры для дальнейшего улучшения экологического состояния Балтийского моря.

На сессии Комиссии были подведены итоги состоявшейся накануне Конференции ХЕЛКОМ, а также сегмента высокого уровня.

Одновременно перед Конференцией заинтересованных сторон ХЕЛКОМ было проведено первое заседание председателей и вице-председателей рабочих органов ХЕЛКОМ, в работе которого приняла участие советник руководителя ФГБУ «Морспасслужба» Наталья Кутаева, являющаяся вице-председателем Морской группы ХЕЛКОМ. Основной целью этой встречи было инициирование лучшего взаимодействия и координации деятельности рабочих органов ХЕЛКОМ. Намечен и согласован график проведения работы рабочими органами ХЕЛКОМ по рассмотрению и согласованию предлагаемых новых направлений деятельности в рамках пересматриваемого ПДБМ.

Следующая очередная сессия ХЕЛКОМ состоится в марте 2021 года.

По материалам
morflot.ru

НИЖЕГОРОДСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ



УСТРАНИТЬ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ВВП

На Общественном совете Волжского бассейна обсудили реализацию проекта Нижегородского гидроузла.

Руководитель Росморречфлота Александр Пошивай принял участие в совместном заседании представителей судоходного и промышленного сектора, крупных грузотправителей и Общественного совета Волжского бассейна внутренних водных путей. Разговор шел о ходе реализации проекта строительства Нижегородского низконапорного гидроузла (ННГУ) для судоходных компаний РФ, работающих в Волжском бассейне.

Внимание участников совещания было акцентировано на том, что данный проект нацелен на полное устранение транспортных ограничений на участке внутренних водных путей Единой глубоководной системы от Городца до Нижнего Новгорода и восстановления транзитного судоходства с обеспечением гарантированных глубин на этом участке.

В своем выступлении Александр Пошивай напомнил об уже принятых государством решениях по данному проекту и подчеркнул важность его реализации

для успешного выполнения целей национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», обеспечения других стратегических задач, в том числе в сфере обороноспособности, национальной безопасности и экологического благополучия населения.

«Нам предстоит важная работа с руководством Нижегородской области и ряда муниципальных образований, цель которой — снять замечания региона, связанные с компенсационными мероприятиями. Самое главное сейчас — работа с населением, доведение до него достоверной и понятной информации», — отметил Александр Пошивай.

На заседании обсуждались вопросы совершенствования взаимодействия судовладельцев с представителями администрации Волжского бассейна, УГМРН Ространснадзора, Волжского филиала Российского речного регистра. В частности, заинтересованный разговор состоялся

о процедуре подготовки и согласования схем буксировки типовых составов.

Руководитель Верхне-Волжского бассейнового управления Росводоресурсов Александр Баринин представил предварительные прогнозы водности на предстоящую навигацию. Они довольно тревожные. Баринин обратил внимание судовладельцев на то, что в 2019 году фактически повторилась непростая ситуация по сбросам воды 2007 года, и обратился к представителям науки с предложением смоделировать процессы сброса запасов воды Рыбинского и Горьковского водохранилищ.

В работе совещания участвовали представители надзорных и правоохранительных органов, судоходных компаний, включая Волжское пароходство, «БашВолготанкер», «ВодоходЪ», а также Чебоксарский, Ульяновский, Самарский порты, Саратовское речное транспортное предприятие.

По материалам пресс-службы
Росморречфлота





ВЫСОКИЙ СТАНДАРТ

ГОТОВЯТ К ЛЕДОВОЙ НАВИГАЦИИ

Высокие стандарты подготовки судоводителей к ледовой навигации в ГУМРФ подтверждены классификационным обществом Nippon Kaiji Kyokai.

Классификационное общество Nippon Kaiji Kyokai (Class NK) засвидетельствовало высокий стандарт подготовки судоводителей по навигации в ледовых условиях, проводящейся на базе Морского учебно-тренажерного центра (Морского УТЦ) Института дополнительного профессионального образования (ДПО) Государственного университета морского и речного флотм (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова, сообщает пресс-служба вуза.

Аудит Class NK документально подтвердил, что обучение судоводителей по ледовой навигации в университете соответствует действующим международным нормам, закрепленным Международным полярным кодексом, разработка которого велась с 1993 года, вступившим в силу в 2017 году, и Конвенцией ПДНВ-78 с поправками 2016 года, касающимися требований к компетентности судоводительского состава судов, эксплуатирующихся в полярных водах, вступившими в силу в 2018 году.

Полученные университетом сертификаты подтверждают, что программы обучения в Макаровке полностью соответствуют модельным (типовым) курсам международной морской организации (ИМО) 7.11 и 7.12, принятым в феврале 2017 года на 4-й сессии подкомитета ИМО по человеческому фактору, подготовке и несению вахты (НТВ). Курсы были разработаны обзорной группой под руководством Канады, в состав которой входили эксперты различных стран, имеющих опыт эксплуатации судов в полярных



водах, из Норвегии, Дании, Чили, Аргентины и России.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова впервые прошел аккредитацию Class NK на соответствие курсов ледового плавания международным требованиям в январе 2017 года — первым из учебных заведений мира после опубликования новых требований ИМО. Аудиторами была осу-

ществлена комплексная проверка работоспособности тренажеров, рабочих программ, обновлений презентаций и упражнений, а также документооборота. В текущем году по итогам работы комиссии в специализированном высокотехнологичном учебно-тренажерном центре университету продлили одобрение на проведение курсов по данному направлению. Университет получил свидетельства о соответствии базовой и расширенной программ подготовки экипажей судов, эксплуатирующихся в полярных водах (Basic training for ships operating in polar waters, Advanced training for ships operating in polar waters), требованиям поправки к Конвенции ПДНВ.

«Морской УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ведет тренажерную подготовку моряков к плаванию в ледовых условиях с 2002 года, обучив за это время более 1300 судоводителей из 20 стран мира. Обучение на курсах оказывает большую помощь членам экипажей судов при работе в условиях льдов Балтийского моря, Арктики, Антарктики, а также при управлении танкерами и газовозами усиленного ледового класса на подходах к терминалам Сабетта и Новый порт», — рассказал директор института ДПО Сергей Айзинов.

Продление аккредитации Class NK и наличие признания и одобрений по обучению эксплуатации судов в полярных водах от Министерства транспорта РФ, Администрации Маршалловых островов и The Nautical Institute — подтверждение высокого уровня ледовой подготовки в Морском учебно-тренажерном центре Института ДПО ГУМРФ.

К СЕЗОНУ



Причал на Речном вокзале. Источник: photopeterburga.blogspot.com

ТЕПЕРЬ И НА
РЕЧНОМ ВОКЗАЛЕ

В Санкт-Петербурге в навигацию-2020 будут функционировать 19 городских причалов общего доступа.

В рамках реализации проекта «Городские причалы Санкт-Петербурга» в навигацию 2020 года будут предложены к использованию 19 городских причалов общего пользования. Помимо причалов, функционировавших в 2019 году, добавляется причал на Речном вокзале (набережная Обуховской Обороны, 106), сообщила пресс-служба СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» (СПб ГКУ «АВТ»).

В соответствии с государственной программой Санкт-Петербурга «Развитие транспортной системы Санкт-Петербурга на 2015–2020 годы» Комитетом по транспорту реализуется проект «Городские причалы Санкт-Пе-

тербурга». Оператор проекта — СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта».

Причалы расположены в исторической части Санкт-Петербурга вблизи востребованных туристических объектов. За счет бюджета Санкт-Петербурга обеспечивается содержание и обслуживание причалов и их развитие.

Судоходные компании, осуществляющие перевозки по рекам и каналам Санкт-Петербурга, а также любые собственники судов имеют равный доступ к городским причалам на договорной основе и используют их в качестве остановочных пунктов регулярных маршрутов водного транспорта.



Причал Аничков мост. Источник: nevareka.ru

ТУРТИКЕТЫ НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ

К началу туристического сезона в Санкт-Петербурге опубликовали правила схода с круизных лайнеров.

«Комитет по печати и взаимодействию со средствами массовой информации совместно с Комитетом по развитию туризма Санкт-Петербурга в связи с началом туристического морского судоходства информирует, что в соответствии с пунктами 4 и 5 Положения о пребывании на территории Российской Федерации иностранных граждан — пассажиров круизных судов, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 28 августа 2003 г. № 532, для безвизового схода на берег участникам круиза

необходимо только наличие действительного документа, удостоверяющего личность, признаваемого Российской Федерацией в этом качестве, и включение участника круиза в списки прибывающих пассажиров, предоставляемых капитаном круизного судна», — отмечается в сообщении.

Приобретение иностранными гражданами дополнительных туристических услуг (так называемых «туртикетов») не является необходимым условием для посещения Санкт-Петербурга и схода на берег.

ГУМРФ

КАРТОГРАФ ПЕРЕЙДЕТ НА ЦИФРУ

Специалисты картографических служб администраций бассейнов ВВП России повышают квалификацию в Институте дополнительного профессионального образования ГУМРФ.

В Институте дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова с 2020 года стартовал новый курс повышения квалификации работников картографических служб и отделов администраций бассейнов внутренних водных путей.

В настоящее время в государственную электронную базу внесено 92% ВВП России. В рамках реализации ФЦП «Глонавс» в текущем году планируется завершить формирование электронной базы данных национальной речной акватории, дополнив ее более чем 822,2 км новых участков и скорректировав данные по более чем 9 тыс. км водных путей. В связи с этим очень важным является надлежащая организация работ и подготовка квалифицированных специалистов.

Учебная программа «Обучение работников картографических

служб (отделов) администраций бассейнов внутренних водных путей работе с программным обеспечением для создания и корректуры электронных навигационных карт для внутренних водных путей (ЭНК ВВП)» разработана совместно с ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в порядке выполнения решений протокола совещания Росморречфлота № АП-81 от 21.02.2019.

В течение трех месяцев с февраля по апрель специалисты-картографы всех 15 администраций бассейнов закрепят профессиональные навыки по обновлению электронных навигационных карт (ЭНК).

Учебно-тематический план программы включает вопросы по структуре картографической деятельности на ВВП, нормативной документации и программного обеспечения по созданию и корректуры ЭНК ВВП, практиче-

ские занятия по созданию ЭНК, включая обработку присланных материалов, верификацию ячеек, обновление и создание корректурных файлов. Завершает курс выполнение практического задания и итоговая аттестация.

Занятия проводятся на базе Учебного центра дополнительного профессионального образования специалистов водного транспорта с привлечением ведущих специалистов ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

В числе первых слушателей, прошедших обучение по новой программе, стали представители ФБУ «Администрация «Амурводпуть», ФБУ «Администрация «Енисейречтранс», ФБУ «Администрация «Беломорканал», ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна, ФБУ «Администрация «Печораводпуть», а также ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

КРАСНОЯРСК

КУРС НА ТАЙМЫР

Реализация проекта «Восток Ойл» на Таймыре повлечет новые грузопотоки на водном транспорте.

Енисейское речное пароходство планирует подключиться к реализации проекта «Восток Ойл», сообщает пресс-служба «Норникеля». Гигантская ресурсная база, создание которой вызовет появление большого количества новых грузопотоков для водного транспорта, начнет формироваться на Крайнем Севере Красноярского края. Ввод месторождения в промышленную эксплуатацию планируется в 2024 году.

Речь идет о формировании на Таймырском полуострове новой нефтегазовой провинции с большим потенциалом ресурсной базы. На данном этапе, по словам главного исполнительного

директора компании «Роснефть» Игоря Сечина, представлявшего проект президенту России, это 5 миллиардов тонн нефти. Будут разрабатываться два крупных промысла — Пайяхское и Западно-Иркинское месторождения. Соответственно, планируется создать 15 промысловых городков, два аэродрома, порт, трубопроводы.

Если учесть, что массовые грузы на новые промыслы можно завозить только по воде, водный транспорт ждет огромный фронт работ, прокомментировал газете «Речник Енисей» руководитель управления эксплуатации флота АО «ЕРП» Максим Вотин.

«Мы планируем работать на

этом направлении, — сказал Максим Вотин. — Необходимо будет возить грузы на Байкаловск, в бухту Север и другие пункты. Для этого у Енисейского пароходства есть флот морского класса — сухогрузные теплоходы, буксировщики, баржи, плавкраны, и этот флот готов к тому, чтобы быть задействованным на перевозках грузов для реализации проекта «Восток Ойл». Более того, по этому проекту мы сотрудничаем как с Роснефтью, так и с «Нефтегазхолдингом», «Сургутнефтегазом»...

В Енисейском речном пароходстве уверены, что будут востребованы в реализации масштабного проекта.

САБЕТТА

НАЧНУТ С ПРИЧАЛОВ

Главгосэкспертиза одобрила строительство терминала СПГ «Обский» в порту Сабетта.

Главгосэкспертиза России рассмотрела проектную документацию и результаты инженерных изысканий на строительство терминала сжиженного природного газа (СПГ) «Обский» в порту Сабетта в Ямало-Ненецком автономном округе. Как сообщает пресс-служба учреждения, по итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение.

Терминал «Обский» предназначен для перегрузки сжиженного природного газа — продукции ПАО «НОВАТЭК» на морской транспорт. Он будет построен на западном берегу Обской губы полуострова Ямал.

Согласно проектной документации, запланировано три этапа работ.

В ходе первого пройдет реконструкция действующих причалов. На втором этапе предусмотрено

строительство технологического причала с эстакадой от завода сжиженного природного газа и береговой инфраструктурой. На третьем проведут устройство крепления дна в акватории технологического причала.

Планируется, что грузооборот терминала «Обский» составит около 5 млн тонн СПГ в год. Ежегодно по итогам реализации проекта терминал сможет принимать не менее 65 судов-газовозов.

НИЖНИЙ БЕСТЯХ

На грузовом терминале «Нижний Бестях» в 2020 году планируют обработать 360 тысяч тонн грузов.

ТЕРМИНАЛ В ДВА ЭТАПА



Выездное заседание на строительстве терминала

Ход строительства и готовности к предстоящей навигации грузового терминала «Нижний Бестях» обсудили на выездном заседании с участием главы Республики Саха (Якутия) Айсена Николаева в Мегино-Кангаласском улусе.

Генеральный директор ООО «Грузовой терминал «Нижний Бестях» Василий Бренев рассказал, что строительство ведется в 2 этапа: 1-й этап — строительство причальной набережной вертикального профиля с подкрановыми путями причальной зоны, 2-й этап — развитие причального фронта до 300,78 м, строительство

второй ветки погрузо-разгрузочного железнодорожного пути и подкрановых путей, строительство административно-бытового комплекса и необходимых объектов инженерного обеспечения.

Как рассказал генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов, строительство планируется завершить в 2023 году. Уже к тому времени пропускная способность будет достигать 2 млн тонн за год. За смену причал будет обрабатывать до 6 тысяч тонн грузов. Однако уже в этом году на терминале планируют обработать 360 тысяч тонн грузов.

«Работы в 2020 году предстоит много. В стадии проектирования находится нефтеналивной комплекс мощностью 18000 м³, предназначенный для перегрузки и хранения различных видов нефтепродуктов. Готовится к передаче в эксплуатацию причальная стенка 100 м с двумя порталными кранами и подкрановым путем 125 м. Все работы идут без отставаний от графика», — заверил Ларионов.

Напомним, постановлением Правительства РФ земельные участки, на которых строится грузовый терминал, вошли в территорию опережающего социально-экономического развития «Якутия».

ПРИБЬЕ

УПРАВЛЯТЬ ВОДНЫМИ РЕСУРСАМИ

Проект «Цифровой Обь-Иртышский бассейн» позволит более точно определять периоды судоходства

Межрегиональный проект «Цифровой Обь-Иртышский бассейн», разработанный в Кузбассе, поддержали в приобских регионах, сообщает НИА-Кузбасс. Инициатива получила высокую оценку на экспертных совещаниях в Аналитическом центре при Правительстве РФ и в Администрации Президента РФ.

«Цифровой Обь-Иртышский бассейн» предусматривает создание на основе технологии «цифровых двойников» цифровой платформы управления водными ресурсами крупнейшего в стране речного бассейна, единой для всех уполномоченных органов власти. Интеллектуальные цифровые сервисы позволят формировать прогнозы паводковых явлений и точно определять периоды судоходства, оперативно реагировать на возникновение загрязнений, обеспечивать своевременное ограничение водозабора в случае возникновения угрозы для питьевого водоснабжения. Платформа также

будет обеспечивать публикацию в открытом режиме актуальной информации о состоянии водных объектов.

«Основные эффекты от реализации проекта для жителей приобских регионов — это повышение качества воды, оздоровление речных экосистем, сохранение уникальных природных территорий, переход на природосберегающие технологии ключевых региональных производств. Кроме того, проект обеспечит создание новых высокотехнологичных рабочих мест, связанных с развитием цифровых технологий, в том числе в природоохранной сфере», — подчеркивает губернатор Кузбасса Сергей Цивилев.

Реализация проекта рассматривается в контексте национального проекта «Экология» и национальной программы «Цифровая экономика». Он может стать пилотным при создании комплексной информационной системы мониторинга состояния окружающей среды в стране.





РАСШИРИТЬ И УГЛУБИТЬ

Начало на стр. 3 СТРОИМ И ЛОКАЛИЗУЕМ

Тема обновления дноуглубительного флота в России стоит очень остро. В соответствии с данными, которые привел в ходе конгресса генеральный директор «Морского инженерного бюро» Геннадий Егоров, большая часть дноуглубительного флота в стране имеет возраст старше 31 года, при этом значительная часть — свыше 40 лет. В наличии 244 земснаряда средним возрастом 32,4 года, 120 землесосов средним возрастом 34,3 года, 223 шаланды средним возрастом 35,9 года, 158 мотозавозней средним возрастом 40 лет, 151 брандвахта средним возрастом 40 лет.

Геннадий Егоров особо обратил внимание, что дноуглубительный флот нельзя сводить только к земснарядам. Они работают, как правило, в составе земкаравана, вместе с шаландами и баржами-площадками, дебаркадерами, мотозавознями, промерными судами, заправщиками, буксирами-толкачами, разъездными судами.

«Проведение ремонтов, поддержание судов технического флота в эксплуатационном состоянии тоже стало проблемой, которая с каждым годом только усиливается», — отметил Геннадий Егоров.

Эксперт призвал к системному проектному подходу в создании «линейки» необходимой дноуглубительной техники и показал практические варианты таких «линеек» как для морского, так и для речного дноуглубления.

Между тем, как рассказал в ходе конгресса Александр Пошивай, на судостроительном заводе «Лотос» планируется построить серию из 20 земснарядов, спроектированных с участием компании Royal IHS. Строительство первых четырех судов серии планируется завершить до 2022 года, остальных 16 — до 2030 года. Финансирование будет вестись по льготной лизинговой программе ГТЛК со ставкой в 2,5% годовых сроком на 15 лет. Лизингополучателями являются соответствующие бассейновые управления Росморречфлота. Стоимость одного земснаряда составляет около 1 млрд руб., конкурс на строительство первых двух судов был объявлен ГТЛК в феврале 2020 года.

Говоря о строительстве новой дноуглубительной техники, стоит отметить технологию Damen DOP, представленную участникам конгресса региональным сервисным менеджером Damen Shipyard Харролдом ван Влитом. Технология предусматривает оборудование техники специальным модулем с насосом для удаления грунта (DOP), что открывает широкие возможности для извлечения грунта без строительства или покупки дорогостоящих специализированных судов. Более того, данный модуль можно взять в аренду. Как прокомментировал после презентации генеральный директор «Морского инженерного

бюро» Геннадий Егоров, «с помощью такого модуля можно сделать землесос из любого крана — всего лишь одна деталь меняет весь подход». Речь при этом, конечно, идет об относительно небольших объемах работ.

Для извлечения больших объемов грунта на крупных проектах без специализированного флота не обойтись. И здесь Damen также предлагает множество инновационных решений, в частности, воплощенных в серии земснарядов с прицепным всасывающим бункером (Damen Trailing Suction Hopper Dredger Series).

Отметим, что такие земснаряды были построены для ФГУП «Росморпорт»: это суда «Юрий Маслюков», «Северная Двина» и «Белое море». При этом новейший земснаряд «Юрий Маслюков» был построен по проекту Damen в России — на «Онежской судостроительной».

Действующий дноуглубительный флот можно выгодно обслуживать на верфях группы BLRT, расположенных в регионе Балтики (Таллинне, Турку и Литве). Как рассказал в ходе конгресса глава департамента ценообразования BLRT REPAIR YARDS Дмитрий Кузьмин, для инспекции состояния судов применяется лазерное 3D-сканирование и трехмерное моделирование. Кроме того, компания предлагает проектирование, изготовление и установку скрубберов и систем управления балластными водами, что особенно актуально в свете экологических ограничений Международной морской организации (ИМО).

В то же время, как известно, в России проводится политика импортозамещения и локализации, в том числе в сфере судостроения. Требования к уровням локализации судового комплектующего оборудования установлены постановлением Правительства России № 719. Компания Damen, которая уже выполнила для российских заказчиков ряд судостроительных проектов, готова исполнять эти требования.

«В своих проектах, которые мы реализуем не только для Росморпорта, но и для других российских компаний, мы работаем над тем, чтобы соответствовать требованиям по локализации судового комплектующего оборудования, предъявляемым постановлением Правительства России № 719. В России достаточно надежных поставщиков для локализации», — прокомментировал «ПортНьюс-ТВ» директор по продажам Damen в России Вадим Акимов.

Имеются в России и собственные уникальные разработки для дноуглубительной отрасли. Так, генеральный директор компании «Нониус Инжиниринг» Александр Троицкий рассказал о продвижении двух инновационных проектов, разрабатываемых в компании: неизотопного плотномера и системы подводного видения для земснарядов.

Неизотопный плотномер в течение 2019 года прошел испытания на стенде Vinci во Франции, а также опытную установку на земснаряде Andre L (Франция) и совместные испытания в корпорации China Construction and Communication Corporation (CCCC). Таким образом, оборудование готово к коммерческим поставкам.

Система подводного видения земснарядов от «Нониус Инжиниринг» должна поступить в продажу в 2021 году.

Дноуглубительные работы требуют применения надежных трубопроводов, и здесь в России также имеются свои наработки, которые находят признание по всему миру. Так, в ходе конгресса о продукции российского предприятия «Комполит», которое специализируется на научных исследованиях, разработке и внедрении износостойких резиновых изделий — производстве трубопроводов для горнодобывающих предприятий и гидромеханизированных работ, рассказал руководитель отдела продаж компании Александр Невзоров. Компания предлагает плавучие морские трубопроводы со штуцерным фланцем, резиновые трубопроводы с универсальным и круглым пластиковым поплавком, всасывающие трубопроводы для работы на раме земснаряда, гуммированные изделия и др. Партнерами предприятия уже являются многие международные компании, а дилеры работают в таких странах, как Польша, Италия, Украина, Казахстан, Индия, Узбекистан, Азербайджан, Египет, Чили и Перу.

НА ГИДРОУЗЛАХ

За последние десять лет произошло существенное повышение уровня безопасности гидротехнических сооружений на внутренних водных путях России, сообщил в ходе конгресса Александр Пошивай. При этом из-за многолетнего недофинансирования содержания внутренних водных путей накопились проблемы, требующие повышенного внимания.

Крупнейшими проектами на внутренних водных путях являются строительство Багаевского и Нижегородского гидроузлов.

Если говорить о Багаевском гидроузле, то, как рассказал Александр Пошивай, по проекту получено положительное заключение Главгосэкспертизы, в марте планируется объявить конкурс на выполнение строительных работ.

Ситуация с проектом Нижегородского низконапорного узла сложнее. По словам Александра Пошивая, реализация проекта затормозилась из-за позиции местных властей.

«Если в случае с Багаевским гидроузлом было полное понимание и поддержка со стороны руководства региона, то в Нижегородской области, после ухода предыдущего губернатора, она кардинально поменялась, и поддержку области мы потеряли. И сейчас есть ряд проблем, которые не позволяют по-



лучить положительное заключение Главгосэкспертизы. Связано это с требованиями Нижегородской области по ликвидации накопленного экологического ущерба», — сказал Александр Пошивай.

Он отметил, что новый состав Правительства России уже поставлен в известность об этой проблеме.

Александр Пошивай также отметил, что в настоящее время ведется работа с местным населением по разъяснению предлагаемого проекта. «Разъяснительная работа, которую мы проводим в Балахне, Дзержинске, Заволжье, дает свои позитивные результаты», — сказал руководитель Росморречфлота.

Как, со своей стороны, заявил в ходе конгресса доктор технических наук, главный научный сотрудник, заведующий лабораторией Института водных проблем РАН Виталий Беликов, строительство Нижегородского низконапорного гидроузла является единственным способом решения проблемы маловодности на данном участке. По его словам, предлагаемые альтернативные варианты, такие как дноуглубление русла и строительство третьей нитки Городецкого шлюза, не обеспечат судоходных глубин и не решат проблемы подтопления Балахны.

«Если мы живем по принципу «после нас хоть потоп», тогда вместо создания подпора в нижнем бьефе Нижегородского гидроузла (что является азбучной истиной гидротехнического строительства) можно углублять русло Волги и дальше, увеличивая напор на плотину Нижегородской ГЭС выше расчетного. Но это чревато непредсказуемыми последствиями», — сказал ученый.

Еще одним важным проектом на внутренних водных путях является реконструкция Волго-Донского судоходного канала (ВДСК). Как рассказал руководитель ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» Олег Шахмарданов, в настоящее время закончена реконструкция гидроузлов №№ 7, 8, первой очереди реконструкции гидроузлов №№ 2, 5, 11, завершаются работы насосных станций №№ 31, 32.

«Работы эти проводились с учетом последних технических достижений — отечественных

и зарубежных, позволяющих обеспечить как высокую надежность, безотказность, экологическую безопасность, так и снизить затраты на эксплуатацию и ремонт, обеспечить снижение металлоемкости, энергопотребления и создание высокоточных систем управления», — рассказал Олег Шахмарданов.

Выполнению различных гидротехнических работ в России призвана способствовать так называемая «регуляторная гильотина» и совершенствование нормативно-правовой базы в этом сегменте. Как рассказал заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Андрей Козлов, министерством, в том числе, подготовлен проект Правил содержания судовых ходов и судоходных ГТС и ведется разработка проекта постановления Правительства России о Порядке использования донного грунта, извлеченного при работах на внутренних водных путях.

Если говорить в целом, то стоит отметить, что гидротехнический сегмент в России развивается, а потому соответствующие подрядчики не останутся без работы. Важно, чтобы это привело к развитию смежных отраслей, прежде всего судостроительной, приборо- и машиностроительной.

Отрадно, что как ведущие иностранные партнеры, так и отечественные компании готовы продолжать свою работу в России и продвигать здесь инновационные технологии, выходя с ними и на внешние рынки.

Крайне важна и работа профильных министерств и ведомств, от которой во многом зависит успешное выполнение масштабных портовых и гидротехнических проектов, способных оказать существенное влияние на экономику страны в целом.

Медиа-группа «ПортНьюс», со своей стороны, готова и дальше предоставлять возможность заказчикам, подрядчикам и представителям государственных органов обсуждать все возникающие вопросы и проблемы на ежегодных конгрессах, а также поддерживать отрасль в информационном пространстве.

КАТЕРА



Катера-близнецы «Виктор Воротыло» и «Анатолий Климов»



«БЛИЗНЕЦЫ» ДЛЯ РОСМОРПОРТА

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе одна за другой, с разницей ровно в месяц, состоялись церемонии спуска на воду двух катеров проекта ST23WIM-H.

Первый в церемониальной хронике — «Анатолий Климов», строительный номер 107-Н, второй — «Виктор Воротыло», строительный номер 108-Н. Оба — гибридные рабочие катера проекта ST23WIM-H с использованием системы электродвижения, класс KM Ice3 R2 AUT3, построенные по заказу ФГУП «Росморпорт» для эксплуатации в морском порту Ванино. Генеральный разработчик проекта — ООО «МТ-ГРУПП».

Катера предназначены для обследования состояния судовых путей; доставки комиссий, членов экипажей и их семей; осмотра и экологического мониторинга акваторий; участия в спасатель-

ных операциях; при необходимости — осуществления доставки и снятия лоцманов с судов, а также лоцманского сопровождения на судовых путях.

Судно проекта ST23WIM-H может эксплуатироваться круглогодично в незамерзающих морях и в летний период в замерзающих морях в умеренном морском климате при следующих расчетных температурах: наружного воздуха — от -20 °С до +35 °С; забортной воды — от -2 °С до +15 °С.

На судне применена гибридная пропульсивная установка. Внедрение в существующую главную энергетическую установку гребных электродвигателей/валогенераторов обеспечивает движение на скоростях до 6 узлов без работы главных двигателей и движение на максимальных скоростях без работы дизель-генераторов.

Церемония закладки обоих катеров состоялась на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе в январе прошлого года.

Основные технические характеристики судна: длина наибольшая — 25,7 м, ширина — 6,8 м, осадка по КВЛ — 1,8 м, скорость хода — 1-12 узлов, экипаж/специперсонал — 2/10 чел., автономность — 5 суток.

ЭКО ТЕПЛОХОД

ВПЕРВЫЕ НА СПГ

На Зеленодольском заводе имени Горького заложили первое в России пассажирское судно на СПГ.

На АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» состоялась церемония закладки корпуса речного пассажирского прогулочного-экскурсионного судна проекта 03622 «Чайка» с двигателями, работающими на сжиженном природном газе.

Строительство первого в истории России пассажирского судна, использующего в качестве топлива СПГ, ведется по заказу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК). Контракт заключен в рамках выполнения постановления Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2019 г. «О предоставлении в 2019 и 2021 годах субсидий из федерального бюджета ПАО «ГТЛК» на осуществление капитальных вложений в приобретение объектов недвижимого имущества — гражданских судов водного транспорта».

Контракт между ГТЛК и Зеленодольским заводом имени

А. М. Горького на строительство судна «Чайка СПГ» подписан по итогам открытого конкурса 17 февраля 2020 года. Срок поставки судна заказчику — до конца 2022 года.

Речное пассажирское судно «Чайка» (пассажировместимость 150–170 человек) разработано АО «Зеленодольское ПКБ» и представляет собой теплоход с кормовым расположением машинного отделения и размещением рулевой рубки в носовой части корпуса в надстройке первого яруса, конструктивный тип — однокорпусный, стальной.

Судно имеет современный дизайн экстерьера и интерьера, отвечает последним требованиям безопасности перевозок. Высокий

уровень комфорта пребывания пассажиров на борту во время рейса обеспечивается высоким уровнем технического совершенства судна. Теплоход имеет панорамный обзор и возможность прохода под низкими мостами (Кировский мост города Казань). Дополнительный уют в пассажирском салоне, а также в рулевой рубке обеспечивается системами кондиционирования и отопления. Для обеспечения комфортных условий экскурсионных путешествий судно оборудовано системой «Аудиогид» на пяти языках.

Предполагается, что теплоход будет выполнять прогулочные и экскурсионные рейсы по внутренним водным путям в соответствии с классом судна.

Основные характеристики судна: длина габаритная — 58,8 м, ширина габаритная — 10,8 м, осадка судна — около 1,2 м, скорость судна — около 18 км/ч, экипаж — 3+8 обслуживающий персонал, пассажировместимость — не менее 170 чел., автономность — 24 часа.

СУХОГРУЗ

ШЕСТОЙ В ТРЕТЬЕЙ СЕРИИ СОРМОВСКИХ

Завод «Красное Сормово» спустил на воду построенный для ГТЛК сухогруз проекта RSD59 «Пола Ярослава».

На заводе «Красное Сормово» (Нижний Новгород) состоялся спуск на воду сухогруза проекта RSD59 «Пола Ярослава». Спущенное судно является шестым по счету в третьей серии из 11 сухогрузов проекта RSD59, которую завод «Красное Сормово» строит по заказу «Государственной транспортной лизинговой компании».

«Пола Ярослава» — уже 15-е по счету судно проекта RSD59, которое спускает наш завод, — рассказывает заместитель генерального директора по развитию ПАО «Завод «Красное Сормово» Алексей Булавин. — В настоящее время сформирован портфель заказов на три года вперед. Всего

мы планируем постройку еще 25 таких сухогрузов, 14 из которых уже законтрактованы».

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

Судно предназначено для перевозки генеральных и навальных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Основные характеристики: длина — 140,88 м, ширина — 16,98 м, высота борта — 6 м, дедвейт река-море — 5128/7535 т, объем грузовых трюмов — 11292 м, количество трюмов — 2, осадка река-море — 3,6/4,53 м.



НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ

«МАРСЫ» ДЛЯ ИНДИИ — ДЕСЯТКАМИ

Индия и Южная Африка заинтересовались судами на воздушной подушке из Нижнего Новгорода.

На нижегородском АО «Флот» готовятся к переговорам с Индией на строительство судов на воздушной подушке «Марс-10» и «Марс-2000», разработанных нижегородскими конструкторами. По словам главы судостроительного кластера Нижегородской области Владимира Кузьмичева, на «Марсах» также используются разработки других региональных компаний — участников кластера, в частности, радионавигационное оборудование компании «РНК».

«В марте ждем представителей Индии для детальных переговоров, — сообщила директор АО «Флот» Валентина Смирнова. — Кроме того, нашими катерами заинтересовались представители Южной Африки».

Еще раньше в Нижнем стали строить «Марсы» для Эстонии.

По словам первого заместителя губернатора Нижегородской области Евгения Людина, которые приводит сайт областного правительства, в прошлом году нижегородские предприятия заключили контракты на поставку нескольких судов на воздушной подушке в Эстонию.

«В этом году строительство катеров для Эстонии продолжится. Кроме того, идут переговоры с Индией. У индийских партнеров есть заинтересованность в приобретении нескольких десятков наших судов на воздушной подушке», — сказал заместитель губернатора.

Суда на воздушной подушке востребованы на территориях, где в силу особенностей ландшафта невозможно использование водоземных судов или развитие автотранспортных перевозок.



ЛОРП

НА ЛЕНЕ И ЯНЕ

В ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» приступили к ремонтным работам.

Во всех подразделениях Ленского пароходства полным ходом идет подготовка флота к навигации-2020. На теплоходы выходят бригады саморемонта. Выморозка практически завершена, начинается ремонт по движительно-рулевым комплексам, продолжаются работы в цехах.

По информации начальника Янского судоходного участка Константина Игина, в межнавигационный период на Янском судоходном участке запланирован ремонт на 18 единицах флота. На Яне должны отремонтировать 6 буксиров, 5 теплоходов, 4 плавкрана, 2 баржи и ДОК. Подготовительные работы по ремонту ДРК идут полным ходом. Сприбытием бригады сварщиков и экипажей судов началась реставрация подводной части корпусов. Объем, по меркам участка, предстоит немалый — 150 кв. метров. Основная сдача судов в техготовности запланирована на апрель и май.

Как ожидается, флот будет введен в строй своевременно, что

позволит открыть навигацию на Яне в срок и выполнить плановые задания по доставке необходимых грузов.

В Пеледуйской БТЭФ производят ремонт на 73 единицах флота, из которых 17 — самоходного нефтеналивного, 5 — сухогрузного флота, 9 — наливного несамоходного, 14 буксиров и 19 сухогрузных барж. Кроме этого, планируется отремонтировать служебно-вспомогательный флот, плавкраны и ДОКи — СМД-15 и СМД-21.

Подготовка к навигации ведется усиленными темпами, запчасти и комплектующие поступают из Усть-Кута своевременно и в необходимом объеме. Благодаря многолетней и слаженной работе коллектива и руководства ПБТЭФ, план по сдаче судов в технической готовности выполняется в срок.

Впервые на зачисленном комплексе «ЗК-7» будет установлен современный паровой котел, обвязка нового котла, отвечающего самым современным требованиям, производится на Пеледуйской БТЭФ.

ЕРП



Зимний отстой дизель-электроходов в затоне Красноярского судоремонтного центра. Источник: e-river.ru

ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХСОСТОЯНИЮ ФЛОТА ВСЕ ВЫШЕ

Енисейское речное пароходство модернизировало мощности Красноярского судоремонтного центра.

Внешний межнавигационный период в Красноярском судоремонтном центре зимует 147 единиц флота — 76 самоходных судов и 71 несамоходных. Производственные мощности центра позволяют проводить ремонт флота различного тоннажа и назначения. Одним из главных технических сооружений в затоне КСЦ является слип, который прошел модернизацию, и позволяет разместить на своей горизонтальной части одновременно две баржи типа «БО», «БОА», «МП» — самых крупногабаритных судов в рабочем ядре флота Енисейского пароходства.

Как рассказал главный инженер Красноярского судоремонтного центра Алексей Кудрявцев, «Норникель» (держатель контрольного пакета акций предприятия) дал установку на увеличение грузооборота перевозок. Требования к техническому состоянию флота повышаются с каждым годом. Баржи, на которых перевозится основное количество грузов, требуют значительных объемов работ по ремонту корпусных частей: виной всему коррозия и механический износ.

Однако двух имеющихся плавдоков недостаточно для освоения программы судоремонта. На сегодняшний день в КСЦ модернизировали наклонную часть слипа: теперь длина его подводной части

примерно 40 метров. Уложили новые 4-й, 5-й, 6-й и 7-й пути. В прошлом году был успешно произведен первый, опытный, подъем баржи «БО».

Кроме того, выполнена большая работа по модернизации пульта управления слипа. Смонтированы две дополнительные лебедки, перевезенные с Красноярской судовой верфи. Оттуда же добавились восемь стапельных телег. Мощность слипа значительно возросла: в настоящее время в рабочем состоянии десять наклонных путей, позволяющих поднять любое судно из рабочего ядра пароходства.

Также на временных площадях КСЦ размещен перевезенный с судовой верфи цех сборки корпусов металлических судов. Комплекс термической резки «Кристалл» прошел глубокую модернизацию и теперь способен изготавливать детали с высоким качеством кромки реза и геометрии, позволяющим уйти от дополнительной механической обработки и сократить расход материала до минимума.

«Одной из приоритетных задач Енисейского пароходства на ближайшие годы является обновление строительства несамоходного флота на территории Красноярского судоремонтного центра», — подчеркивает генеральный директор ООО «Норникель — ЕРП» (управляющая организация АО «ЕРП») Олег Шпагин. В рамках этого проекта, ко-

торый находится в стадии разработки, запланирована модернизация горизонтальной части слипа под оборудование еще четырех дополнительных рабочих площадок, а также строительство корпусно-заготовительного и корпусно-сборочного цехов. Пока ведется подготовительная работа, часть которой уже выполнена — запущена отремонтированная теплотрасса протяженностью 320 м, которая будет давать тепло в будущий цех.

В целом по пароходству запланировано подготовить к навигации 419 единиц флота. На основной массе судов идет текущий ремонт, часть флота подлежит более затратному среднему ремонту.

По состоянию на начало марта, в ремонте на слипах, в доках и затонах предприятий находилось более 120 судов: в Подтесовской РЭБ флота — 58, в Красноярском судоремонтном центре — 49 и в Ермолаевской РЭБ флота — 15 судов. Готова почти третья часть судов, подлежащих ремонту под навигацию 2020 года.

По всем предприятиям в ремонтной программе задействованы в общей сложности 385 человек, из них работников плавсостава — 149. Ремонт самоходного и несамоходного флота на предприятиях пароходства проводится в соответствии с графиком.

ВОЛЖСКОЕ ПАРХОДСТВО

ОТ КОРПУСОВ ДО АВТОМАТИКИ

В Волжском пароходстве к предстоящей навигации ремонт пройдут 182 судна.

В АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» в преддверии открытия речной навигации основные усилия традиционно сосредоточены на судоремонтных предприятиях, на которых осуществляется ремонт корпусов, двигателей, главных и вспомогательных механизмов, навигационных приборов, электрооборудования и автоматики.

Всего в межнавигационный период судоремонт пройдут 182 единицы грузового, буксирного, несамоходного (баржи), технического и служебно-вспомогательного флота Волжского пароходства. В частности, в условиях дока проводится ремонт корпусов и движительно-рулевых комплексов на 10 теплоходах типа «Волго-Дон», 9 теплоходах буксирного флота и 15 единицах наливного флота. Ежегодно объем выполняемого ремонта растет, увеличиваются

финансовые вложения компании в подготовку теплоходов к работе.

Межнавигационный ремонт флота Волжского пароходства проводится в соответствии с четким графиком. Работы осуществляются на базах технического обслуживания флота Волжского пароходства и российских судоремонтных заводах: АО «Борремфлот», АО «Память Парижской коммуны» (Нижегородская область), АО «Вознесенская РЭБ флота» (Ленинградская область), судоремонтный завод в г. Волжский (Волгоградская область), ООО «Судоремонт» (Ростовская область).

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» выполняет грузовые перевозки на внутренних водных путях России, в сообщении «река-море» и международных морских направлениях. Объем перевозок компании в 2019 году составил 9,3 млн т.



Судоремонтный завод «Борремфлот». Источник: volgaflot.com



ЖЕНЩИНЫ НА ФЛОТЕ

75
ПОБЕДА!

ЛЕГЕНДАРНАЯ КИССА

В Музее истории Института водного транспорта им. Г. Я. Седова установлен бюст Натальи Николаевны Киссы. У этой женщины удивительная биография: она родилась в море, воевала в составе Азовской флотилии и проработала в Азовском морском пароходстве без малого 50 лет. И 24 из них — в должности капитана морских судов.



...Преодолевая крутую встречную волну жестокого шторма, пароход «Возрождение», нагруженный скрипя от ветхости корабельным набором, шел курсом из Бердянска на Одессу. Волны беспрепятственно гуляли по палубе судна, стремясь смыть в пучину все на своем пути. Моряки были подняты по тревоге для крепления палубного груза.

В рулевую рубку неожиданно ввалился промокший до нитки взволнованный матрос:

— Капитан, чрезвычайное происшествие! На судне объявился безбилетный пассажир!

Так в 1908 году случилось два знаменательных, но поначалу особо не замеченных события: в Петербурге вышла брошюра «Право женщины на море», написанная Г. Я. Седовым, а в Керченском проливе Азовского моря на борту грузопассажирского парохода родилась Наташа Кисса — будущий прославленный капитан.

В 19 лет девушка потеряла отца и стала кормилицей многодетной семьи. Она работала на судоремонтном заводе и выполняла работу по очистке от ракушек подводной части ремонтируемых судов.

Мечтая о морских просторах, Наталья стала юнгой на паруснике «Желанный», затем — матросом на буксире «Рекорд» и одновременно секретарем комсомольской организации судна. За расторопность и трудолюбие девушку наградили путевкой на учебу в Ростовскую мореходку. На первую плавпрактику Наташа отправилась на парусник «Вега», где училась у старпома Николая Лунина, будущего командира подводных лодок, грозы фашистского флота на северных морях...

левого крыла Южного фронта, эвакуируют население, вывозят раненых и материальные ценности из Николаева, Херсона и других портовых городов.

За время войны много испытаний выпало на долю моряков: пять раз фашистские бомбы навсвязь пробивали корпус теплохода, дважды судно было на краю гибели. Но особенно штурману Киссе запомнилась Керченско-Феодосийская операция. Ее целью было отбить у врага Керченский полуостров, чтобы создать плацдарм для освобождения всего Крыма.

Высадка десанта была назначена на 25 декабря 1941 года. В операции приняли участие шесть стрелковых дивизий, две бригады и два горно-стрелковых полка, более 250 боевых кораблей и судов, около 660 самолетов. В сложных метеорологических условиях с первым отрядом десантников вышел в море и «Анатолий Серов».

На рассвете, в чуть прояснившейся облачности, над судном начали барражировать вражеские бомбардировщики. Волной друг за другом пикировали фашисты на борющееся со штормом судно. От сброшенных бомб вокруг рудовоза стояла сплошная стена воды. Палуба беспрестанно поливалась пулеметными очередями. Капитан судна Орлов все время маневрировал, выводя судно из-под прямого бомбового удара, судовые зенитчики мешали фашистам осуществить прицельное бомбометание.

Свыше сотни тяжелых бомб сбросили «юнкерсы» на теплоход, но 31 декабря «Анатолий Серов» стоял у причала порта. Вражеские самолеты продолжали поливать огнем, бомбить суда в порту. От прямых попаданий погрузился в воду «Ташкент», затонул «Красногвардеец», начался пожар на «Димитрове». Под градом летящих осколков, угля, земли и битого

кирпича экипаж «Серова» выгрузил людей, боеприпасы и вооружение... В двадцатиградусный мороз, когда руки прихватывает к металлу, моряки продолжали работать. Даже раненые старались не покидать своих постов и по возможности помогать товарищам. Теплоход героически выдержал семнадцатичасовую бомбежку, выгрузил все до последнего патронного ящика, принял на борт партию раненых и благополучно вернулся в Новороссийск.

Примечательно, что во время войны на борту «Анатолия Серова» побывал корреспондент «Красной Звезды» писатель Константин Симонов. На борту судна он с группой журналистов возвращался из Феодосии. Этот морской переход хорошо ему запомнился: «Бомбежка продолжается. По своему обыкновению, решил переспать неприятные минуты. Проснулся я от удара. Меня швырнуло с дивана и с маху ударило об стенку, а потом об стол. Я поднялся, дверь каюты была раскрыта настежь: все уже выбежало. Оказалось, что большая бомба упала недалеко от парохода, вызвала детонацию, взорвались снаряды, и пароход здорово трянуло. Как потом выяснилось, этот взрыв образовал трещину в корпусе, и наш рудовоз еле-еле дополз до Новороссийска... И когда позже я прочел Указ о награждении моряков торгового флота, вспомнил ребят с «Серова» и порадовался за них».

Судно несколько раз находилось на краю гибели. Так, когда рудовоз стоял под разгрузкой в Корабельной бухте Севастополя, в него попала крупная бомба с пикирующего бомбардировщика, она пробила палубу и взорвалась в обшивке правого борта. «Чудом мы не взлетели на воздух — бомба прошла в считанных сантиметрах от груза, когда в трюме находилось несколько сотен тонн боеприпасов», — вспоминала Наталья Кисса. Когда в пробоину хлынула вода и судно начало крениться, экипаж не растерялся и под шквальным огнем завел на берег дополнительные



швартовые концы. Последующие две недели одновременно шла выгрузка груза и ремонт теплохода. За восемь суток команда отразила 42 налета авиации врага. Когда при помощи возлазов поставили огромный пластырь — цементный ящик — на пробоину, «Анатолий Серов» с партией раненых отошел от причала.

Экипаж, в котором трудилась воспитанница Ростовской мореходки Наталья Кисса, совершил 53 «огненных рейса», перевез 110 тысяч тонн оружия, боеприпасов, а также был задействован в эвакуации жителей и раненых, доставке воинских резервов, эвакуированных жителей. Имя рудовоза можно найти на памятных досках в двух городах-героях — Севастополе и Одессе. Прославленный летчик Анатолий Серов, сражаясь в небе республиканской Испании, лично сбил пятнадцать фашистских самолетов. Три сбитых фашистских самолета экипажем «Анатолия Серова» как будто дополнили боевой счет летчика-героя.

Когда война закончилась, штурман Кисса вернулась к мирным транспортным перевозкам, работала на судах Азовского пароходства. Вскоре она стала капитаном, трудилась так же самоотверженно, как и воевала. В первый год войны Наталья Кисса была награждена знаком «Почетный работник Морского флота», а затем стала кавалером орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета». В 1960 году ее военный и трудовой путь был отмечен высокой наградой Родины — званием Герой Социалистического Труда.

В ноябре 1976 года в мореходном училище имени Г. Я. Седова был открыт Музей истории. У белоснежной скульптуры моряка с сосредоточенным волевым лицом остановилась невысокая сухощавая женщина.

— Надо же! И когда это меня успели такой увидеть? — изумленно сказала она.

— Вот такой только вас и представляем! — удовлетворенно произнес автор скульптуры, преподаватель мореходки Николай Николаевич Князьков.

Именно такой, смело смотрящей в лицо опасности, видят ее и сегодня курсанты Института водного транспорта им. Г. Я. Седова — филиала ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова.

По мотивам книги
В. М. Алекумова «Мореходка»

В интервью В. М. Алекумову Наталья Кисса призналась, что именно военные «огненные мили» стали ее экзаменом на мужество и ступенью на пути к капитанскому мостику. Защищала родные берега она в составе экипажа «Анатолия Серова».

Это судно было построено николаевскими корабельными и спущено на воду в 1938 году под именем «Коллективизация». Теплоход предназначался для регулярной рудной линии Поти — Мариуполь. Вторым штурманом на новострое стала Наталья Кисса. Новое имя рудовоз получил в июне 1939 года в честь трагически погибшего Героя Советского Союза летчика Анатолия Серова.

С первого дня Великой Отечественной войны «Анатолий Серов» переориентируют под «огненные рейсы». Под обстрелом вражеской авиации моряки снабжают грузами воинские части

«ПРАВО ЖЕНЩИНЫ НА МОРЕ»

В 1908 году сын бедного рыбака из поселка Кривая Коса, что на Азовском взморье, Георгий Седов взбудоражил всю столичную знать. В Петербурге небольшим тиражом вышла его брошюра «Право женщины на море».

Тема была настолько необычной для русского общества, вопрос поставлен так дерзко, что в столичных салонах ахнули: «Как, простолюдин — и смеет решиться нарушить вековые устои!..» Царь Николай II повелел изъять из продажи «крамольную книжечку».

Чем не угодил элитному обществу Георгий Седов? На повестку дня он поставил три насущных вопроса: поощрение женщин в морском специальном образовании наравне с мужчинами; допущение свободного пребывания женщины на торговых кораблях; признание за женщинами права на командование морскими торговыми судами.

Георгий Седов неоднократно встречался с капитанами морских судов женщинами-американками. «От души пришлось любоваться, с каким они успехом управляют с мостика кораблями, со здоровым и бойким видом настоящего моряка», — писал он в своей брошюре.

С давних пор укоренилось мнение, что работа в море — прерогатива мужчин. Серьезные многомесячные испытания, тяжелый физический труд, условия жизни и быта — все это, мол, создает непреодолимые препятствия для женщин-моряков. В морских уставах ряда стран был прописан запрет на появление женщины на торговом судне в качестве члена экипажа. До сих пор живуча примета о том, что женщина на борту — к беде.

Однако двадцатый век подтвердил право женщины на море. Уже в первые послереволюционные годы прозвучал повсеместный призыв к женщинам овладевать мужскими профессиями, а в годы Великой Отечественной войны женщины и дети пришли на суда на замену ушедшим на фронт мужчинам.



МАРШРУТЫ

С ВОСТОЧНОГО БЕРЕГА БАЙКАЛА

В Бурятии ООО «ВодоходЪ» планирует запустить новый прогулочный маршрут по Байкалу с восточного берега озера.

Для развития круизного туризма в правительстве Республики Бурятия состоялось рабочее совещание, на котором ООО «ВодоходЪ» представило планы по развитию круизного и прогулочного туризма в акватории озера Байкал. Как сообщило ТАСС, в этом году запланирован пробный запуск маршрута на судне на воздушной подушке на 50 мест.

Минтуризма Бурятии совместно с компанией «ВодоходЪ» прорабатывают вопросы по развитию пассажирских и туристических маршрутов водным транспортом.

Для обеспечения безопасного судоходства будут проведены дноуглубительные работы.

В региональном Министерстве туризма прорабатываются и другие варианты водных маршрутов по территории республики. Кроме акватории Байкала интерес представляют речные туры по рекам Селенг, Баргузин, Снежная, Турка, Верхняя Ангара, Уда, Иркут.

«У туроператоров республики есть высокая заинтересованность в развитии водного транспорта. Учитывая планируемый рост чартерных рейсов, круизное направление представляется наиболее

перспективным для турсерферы республики», — считают в министерстве.

В Бурятии расположено четыре порта — в селе Турка, городе Улан-Удэ, поселке Нижнеангарск и городе Северобайкальск. Также есть семь причалов — в городе Улан-Удэ, в поселках Нижнеангарск, Усть-Баргузин, Хакусы, Энхалук, Сухой, Танхой. Порт в селе Турка является основным принимающим пунктом для водного транспорта на территории особой экономической зоны туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань».

ЕЩЕ ДВА ПАРОМА

Обь-Иртышское речное пароходство планирует к июню открыть движение паромов на маршруте Салехард — Приобье.

На водном маршруте Салехард — Приобье — Салехард в летнюю навигацию-2020 компания-перевозчик «ИП Сандулов» (ранее «Аганречтранс») может добавить четвертый паром «Победа», передает «Красный Север».

Как пояснил руководитель предприятия Сергей Сандулов, все будет зависеть от спроса. «Это вполне реально: если спрос на наши услуги будет высок, тогда выведем четвертый паром, который по комфорту и качеству услуг станет еще лучше. Пока же начнем работать по схеме последних лет: три паромы уже прошли ремонт и готовы к перевозке», —

отметил он. В 2019 году теплоходы «ИП Сандулов» перевезли из Ямала в Югру и обратно более 8 тыс. автомобилей и почти 22 тыс. пассажиров.

На самый востребованный ямальский речной маршрут выйдут еще четыре паромы — Обь-Иртышского речного пароходства (ОИРП). Кроме того, в августе-сентябре, когда северяне массово возвращаются из отпусков, пароходство может вывести на маршрут еще один паром.

«Два паромы мы в прошлом году переоборудовали — улучшили условия, подвели отопление. На модернизацию остальных барж пока нет средств, так

как собираемся строить абсолютно новый теплоход, аналогов которому нет в Обь-Иртышском водном бассейне. Но он предназначен для других маршрутов...» — рассказал директор по эксплуатации флота и безопасности судоходства ОИРП Владимир Лапшин.

Он также сообщил, что наибольшие затраты при эксплуатации паромов переместились с содержания кораблей на топливо. Например, в сутки буксир тратит около 3 тонн горючего, цена которого 50 руб. за литр. При этом на путь в одну сторону по нормативам отводится 52 часа.

В ЧУВАШИИ ПО ВОЛГЕ

В Чувашии планируют возобновить речные пассажирские перевозки по Волге.

Речные пассажирские перевозки по Волге могут быть возобновлены с 1 июня 2020 года, сообщает пресс-служба администрации главы Чувашской Республики. Вопрос сегодня ак-

тивно прорабатывается в связи со значимостью для горожан и гостей Чебоксар.

В данный момент ведутся переговоры с Чебоксарским речным портом, а в республиканском

бюджете закладываются средства на водное хозяйство и транспорт. В частности, 7,8 млн руб. планируется заложить на обеспечение транспортной безопасности на внутреннем водном транспорте.



Волга. Чебоксары. Источник: culture.ru.

ВETERАНОВ —
БЕСПЛАТНО!

В дни празднования 75-летия Победы ветеранов и лиц, приравненных к ним, водным транспортом будут перевозить бесплатно.

В Федеральном агентстве морского и речного транспорта состоялось совещание по вопросам перевозок водным транспортом ветеранов и участников ВОВ в период празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов, сообщает пресс-служба Росморречфлота.

В мероприятии, прошедшем под председательством заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константина Анисимова, приняли участие председатель Совета ветеранов морского и речного флота Юрий Михайлов, руководители управлений Росморречфлота, ФГБУ «Канал им. Москвы», судоходных компаний, которые будут осуществлять перевозки пассажиров, ветеранов и участников ВОВ по экскурсионно-прогулочным маршрутам на внутренних водных путях, а также круизным маршрутам, в том числе

на Черном море. По видеоконференц-связи в совещании приняли участие руководители крупных бассейнов внутренних водных путей.

На совещании были рассмотрены организационные мероприятия, а также проблемные вопросы и пути их решения, в том числе в сфере обеспечения безопасности судоходства, транспортной и санитарно-эпидемиологической безопасности. Подтверждено, что соответствующая информация для ветеранов и приравненных к ним категориям населения будет размещена в посвященных 75-летию Победы разделах сайтов компаний-перевозчиков.

Представители судоходных компаний подтвердили готовность к бесплатной перевозке ветеранов и участников ВОВ, приравненных к ним и сопровождающих лиц в период празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов.

НАВИГАЦИЯ

НА НЕДЕЛЮ
РАНЬШЕ ОБЫЧНОГО

Навигация в Волго-Донском и Азово-Донском бассейнах ВВП в связи с метеорологическими условиями открывается раньше срока.

Навигация в Волго-Донском и Азово-Донском бассейнах внутренних водных путей в 2020 году открывается 24 марта, что раньше срока, установленного распоряжением Росморречфлота от 17 декабря 2019 года № АП-536-р.

«В связи с благоприятными метеорологическими условиями и технической готовностью гидротехнических сооружений, а также обращениями от грузовладельцев, судоходных и стивидорных компаний, Росморречфлот считает возможным согласовать открытие навигации на участке водного пути от реки Волга (подходной канал шлюза

№ 1) до реки Дон (устье 132-го канала, шлюз № 15) и начало судопропуска через шлюзы №№ 1–15, Николаевский и Константиновский гидроузлы с 24 марта 2020 года», — отмечается в документе.

Аналогично — для Азово-Донского бассейна «на участке водного пути от 2875,7 км реки Дон (устье 132-го канала, шлюз № 15) до 3121 км реки Дон и начало судопропуска через Кочетовский гидроузел с 24 марта 2020 года».

Добавим, что судоходство раньше официального открытия навигации будет осуществляться на коммерческой основе по заявкам судовладельцев.

ЭКСПЕДИЦИЯ

НА ШЕСТОЙ КОНТИНЕНТ ПОД ФЛАГОМ МАКАРОВКИ

С триумфом возвратились на Родину участники Антарктической экспедиции Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, посвященной 200-летию открытия Антарктиды русскими мореплавателями.

По итогам беспримерного похода макаровцев в университете состоялась пресс-конференция.

... Уже ближе к вечеру, когда объявили об окончании пресс-конференции, по переполненному залу учебной площадки на Двинской улице прошел гул. Никто не хотел завершать общение: ни участники экспедиции на яхте «Елизавета» — ньюс-мейкеры, ни журналисты, ни курсанты плавательных специальностей университета, ни школьники одной из петербургских гимназий. И только когда проректор ГУМРФ по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова, которая вела пресс-конференцию, пообещала, что по итогам похода будет выпущена специальная брошюра, участники стали расходиться.

Впервые представители университета отправились в удивительное путешествие к загадочному континенту на небольшой яхте «Елизавета» в рамках кругосветной экспедиции и благополучно вернулись из тяжелого похода. Вот их имена: руководитель похода проректор Игорь Диденко, руководитель плавательной практики курсантов — участников экспедиции Сергей Савельев, курсант факультета навигации и связи Даниил Некрут, курсант колледжа ГУМРФ Тимофей Полозняк, слушатель курсов яхтенных рулевых Максим Хромцов, доцент кафедры

технологии судоремонта ГУМРФ Роман Ларин.

Участники подготовили видеопрезентацию о походе, но она только раздражала журналистов. Вопросы сыпались градом. И вот суть того, о чем рассказали макаровцы — антарктические мореходы.

Яхта «Елизавета» — небольшая по океанским меркам: 17 метров в длину и около 4 метров в ширину. Под парусами со вспомогательным двигателем. Но участники объяснили, что ее конструкция особенная. Усиленная обшивка корпуса — 10 сантиметров, толщина палубы — 8 сантиметров. Соотношение длины и ширины позволяет развить большую скорость по сравнению с аналогичными яхтами. Именно такая конструкция позволила преодолеть трудности арктических широт. И, конечно, мужество, мастерство, флотская выучка экипажа.

Антарктический этап экспедиции — третий в кругосветном путешествии: аргентинский порт Ушуая — российская антарктическая станция «Беллинггаузен». Первый этап: из Красноярска, где была изготовлена яхта, до Санкт-Петербурга по Северному морскому пути. Второй — через Атлантический океан до Аргентины. Причем курсанты несли корабельные вахты наравне с опытными членами экипажа и ни разу не ошиблись решениях. Поход состоялся в том числе благодаря



поддержке члена Попечительского совета ГУМРФ, выпускника Макаровки Алексея Логинова.

Детали третьего этапа похода выглядят как элементы увлекательного и даже опасного приключения. Погодные условия были такими, что из Ушуаи многие яхтсмены из других стран просто не смогли выбраться — ветер их гнал назад в гавань. А «Елизавета» прорвалась в открытое море! Через канал Бигль в пролив Дрейка, один из самых труднопроходимых в мире. Волны высокой с пятиэтажный дом. И ветер. «Такое впечатление, что находишься в воронке внутри ветра. По палубе нельзя появиться без страховки, иначе мгновенно сдует. А температура воды за бортом — шесть градусов...» — рассказал Сергей Савельев.

Не избежала яхта и несправностей: с гиком — горизонтальным рангоутным брусом, подвижно скрепленным с нижней частью мачты, двигателем, навигационным оборудованием. Яхтсменам помогли радужные военные моряки с аргентинского корабля. Игорь Диденко подчеркнул, что в аналогичных условиях российские военные также оказали бы помощь.

Что оказалось самым трудным? Не штормы, громадные волны или бытовые неудобства (вода была во всех помещениях яхты). Как сказал Даниил Некрут, самое неприятное — когда нет движения вперед и отстаешь от графика. Например, до станции «Беллинггаузен» шли 5 суток, а назад — 8.

Насамой станции «Беллинггаузен» макаровцев встретили радушно. Начальник станции — выпускник университета, как и многие исследователи Антарктиды. Участники подняли флаг Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова на шестом континенте! Этот флаг на пресс-конференции был передан ректору ГУМРФ Сергею Барышникову. Сергей Олегович в шутку и всерьез предложил антарктическим героям расписаться на флаге, чтобы потом показывать детям и внукам. И напомнил:

— Настоящий моряк — тот, кто во время плавания на судне может зачерпнуть морскую воду рукой. Именно плавание под парусом дает юным настоящую флотскую выучку!

