



ВОДНЫЙ

15 МАЯ
2020 года
№5 (13011)

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



ПО «РЕКАМ
ПОБЕДЫ»
СТР. 7



ФЕДОР ШИШЛАКОВ:
«НИЖЕГОРОДСКИЙ
ГИДРОУЗЕЛ УВЕЛИЧИТ
ГРУЗОПОТОК С ВОЛГИ
НА БАЛТИКУ»
СТР. 8



Первое отечественное круизное судно «Мустай Карим» прошло очередные ходовые испытания. Источник: www.vesveter.ru (Об отечественном судостроении читайте на 4-5 стр.)

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ — В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ ГЛАВЫ ГОСУДАРСТВА

Общую ситуацию в транспортном комплексе России обсудили под руководством президента страны министры транспорта, финансов, руководители крупнейших предприятий транспортного комплекса страны и руководители некоторых субъектов Российской Федерации. Владимир Путин заслушал доклад о том, какие меры принимаются на транспорте для защиты от коронавирусной инфекции, как с учетом специфики отрасли обеспечивается охрана здоровья пассажиров и персонала. Эти вопросы находятся в центре внимания правительства. Глава государства и члены правительства вместе с руководителями ведущих компаний

Владимир Путин провел в режиме видеоконференции совещание по вопросам развития транспортной отрасли. Публикуем основные мысли, прозвучавшие в ходе совещания применительно к предприятиям водного транспорта.

и деловых объединений обсудили неотложные меры поддержки отрасли, а также перспективы ее развития, имея в виду долгосрочные, стратегические задачи в этой сфере, стоящие перед национальной экономикой.

Владимир Путин: «В транспортном комплексе России занято около 4,5 миллиона человек. Их стабильная, надежная работа — это основа динамичного развития предприятий и регионов — собственно, всей страны как единого целого.

Как и другие ключевые, базовые отрасли, транспорт сейчас проходит трудный этап, вызванный эпидемией коронавирусной инфекции и вынужденными ограничениями.

Мы видим, как сократились объемы перевозок в грузовом и пассажирском сегменте, падает выручка, накапливаются финансовые проблемы, многие компании терпят убытки.

Отмечу, что и в таких непростых условиях наши транспортные, логистические компании продолжают бесперебойную работу, обеспечивают надежное сообщение регионов и территорий, что для нашей огромной страны является стратегической задачей.

Пользуясь случаем, хочу поблагодарить коллективы транспортных предприятий за напряженный, ответственный труд в этот сложный период эпидемии.

Важно поддержать людей, занятых в сфере перевозок, обеспечить общую устойчивость транспортного комплекса России, в том числе у компаний должны

быть средства на выплату заработной платы, обслуживание парка и инфраструктуры, выполнение своих финансовых обязательств» (цитируется здесь и далее по материалам сайта kremlin.ru).

Президент в своем выступлении напомнил, что правительство уже определило список системообразующих предприятий, предусмотрело для них особые меры поддержки, включая льготные кредиты на пополнение оборотных средств.

«Особое внимание нужно уделить сезонному транспорту, прежде всего в данном случае речному. Его работа продолжается всего полгода — с мая по октябрь, и, очевидно, если сейчас навигация будет затруднена, а флот не получит загрузки, потребуются дополнительные меры помощи компаниям и их коллективам», — отметил В. Путин.

Российские компании набрали хороший темп по обновлению подвижного состава, морских и речных судов. Нужно, подчеркнул В. Путин, максимально со-

хранить инвестиционные программы транспортного комплекса, развития инфраструктуры, чтобы сберечь производственные связи, рабочие места специалистов, доходы граждан как в самой отрасли, так и в смежных секторах.

«Обращаю внимание коллег из федеральных ведомств: здесь нельзя, что называется, перегнуть палку, задавить бизнес формальными, избыточными, а порой бессмысленными требованиями. Важно, чтобы они были соразмерны рискам и, главное, реально служили защите здоровья и безопасности граждан. Это всегда должно быть у нас на первом плане», — сказал глава государства.

Министр транспорта Евгений Дитрих в свою очередь сообщил, что транспорт, как и другие отрасли, пострадал от влияния пандемии. Спрос на транспортную услугу сегодня серьезно снизился. «По прогнозам экспертов и транспортных компаний, второй квартал для транспортной отрасли будет очень непростым», — отметил министр.

Министр проинформировал участников совещания о том, какие меры предпринимаются сегодня.

Окончание на стр. 2



РСПП опубликовал предложения по поддержке судовой отрасли по обращению Российской палаты судоходства.

ОБЕСПЕЧИТЬ УСТОЙЧИВОСТЬ

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) опубликовал письмо на имя первого заместителя председателя Правительства России Андрея Белоусова, в котором сформулированы предложения по поддержке судовой отрасли. Письмо составлено по обращению Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» за поддержкой в связи с проблемами, вызванными ограничительными мерами в связи с пандемией коронавируса.

В письме, в частности, говорится: «В настоящее время судоходные компании Российской Федерации находятся в крайне тяжелом экономическом положении и, наряду с предприятиями других видов транспорта, нуждаются в неотложных мерах государственной поддержки».

Отмечается, что это в первую очередь относится к судоходным компаниям, которые осуществляют пассажирские перевозки, т.к. выполнение рейсов по транспортным, туристским и экскурсионно-прогулочным маршрутам невозможно в соответствии с решениями федерального Правительства и органов власти суб-

ектов РФ. При этом в наиболее тяжелой ситуации оказались судоходные компании-туроператоры, реализовавшие круизные путевки российским и иностранным гражданам, которые теперь по понятным причинам в массовом порядке расторгают договоры.

Судоходные компании, осуществляющие грузовые перевозки, также испытывают трудности. При этом отмечается, что именно водным транспортом, в отсутствие железных и автодорог, завозятся основные грузы в районы Крайнего Севера, причем в чрезвычайно сжатые сроки арктической навигации. Среди проблем в сфере грузовых перевозок обозначены, в частности, введение ограничений на передвижение и дополнительные расходы на карантинные мероприятия. Еще одна — наличие обязательств по выплатам кредитов и лизинговых платежей, которое может привести к банкротству компаний.

К письму прилагаются предложения Российской палаты судоходства по обоснованию включения отраслей водного транспорта в комплекс мер господдержки, необходимых для обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса.

ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ СТАБИЛЬНОСТИ

Эксперты предложили меры для развития судостроения в текущих условиях.

Президент Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов провел онлайн-заседание Экспертного совета по судостроительной промышленности и морской технике при Комитете Государственной Думы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству и Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России, на котором обсудили необходимые меры по обеспечению устойчивого развития судостроительной отрасли в текущей ситуации.

Президент ОСК Алексей Рахманов обратил внимание на отраслевые инструменты, которые уже доказали свою эффективность. Так, например, успешно применяется «утилизационный грант», который позволяет частично компенсировать стоимость нового судна взамен сданного. Глава корпорации отметил сложности со стартом пассажирской навигации в отличие от грузовой, которая

в этом году началась раньше традиционных дат.

«Нужно обязательно обратить на это внимание и определить наиболее эффективные инструменты и меры стабилизирующего и стимулирующего характера для речных перевозок, поскольку это напрямую связано с развитием российской судостроительной отрасли», — подчеркнул Алексей Рахманов.

Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин продолжил тему необходимости поддержки судоходных компаний, предложив в качестве меры лизинговые или кредитные каникулы.

Заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов обратил внимание на недопустимость сокращения финансирования программ обновления гражданского флота в сложившихся условиях. По его мнению, необходимо продолжить перспективные разработки отечественной морской техники и оборудования, которые должны соответствовать мировым стандартам.

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ — В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ ГЛАВЫ ГОСУДАРСТВА



Начало на стр. 1

Утвержден перечень наиболее пострадавших от коронавируса отраслей экономики. В перечне системообразующих предприятий, утвержденных правительственной комиссией по поддержке экономики, сегодня 162 предприятия транспортного комплекса. Осуществляется формирование мер поддержки для них. В процессе составления списка большинство из включенных в него компаний высказали просьбу о субсидировании ставок по кредитным договорам, причем не только по вновь заключенным, но и по действующим. Это снимет значительную нагрузку на отрасль.

В целях поддержки субъектов малого и среднего предпринимательства в пострадавших отраслях Правительством утверждены правила предоставления субсидий в этом году. Согласно правилам, в апреле и мае частичную компенсацию затрат на сохранение занятости и оплату труда будет возможно получить на каждого сотрудника сумму в месяц в размере одного МРОТ.

Ключевой проблемой, о которой говорят все транспортные блоки сегодня, является оплата текущих лизинговых платежей. Лизинговые платежи круизным речным и морским компаниям в этом году составят 320 миллионов рублей. Евгений Дитрих высказал просьбу о выделении этих средств из федерального бюджета.

В ходе совещания о проблемах судовой отрасли президенту доложили председатель совета директоров ООО «Инфраструктурная корпорация «АЕОН» Роман Троценко, председатель совета директоров ООО «ВодоходЪ» Виктор Олерский и президент

группы компаний «Дело» Сергей Шишкарев. Они дали свою оценку сложившейся в отрасли ситуации, рассказали, какие видят способы решения возникших проблем.

Подводя итог совещанию, Владимир Путин заверил собравшихся, что все озвученные предложения по поддержке транспортной отрасли будут внимательно изучены и проанализированы. Он также рассказал, какие поручения будут подготовлены в ближайшее время: «Первое. Предлагаю расши-



рить перечень отраслей, наиболее пострадавших от последствий эпидемии. Мы только что говорили об этом. Министр финансов только что сказал, что, наверное, многие предприятия отрасли, как малые, так и средние, могут этим воспользоваться, а некоторые — нет. Мы видим, что там есть очевидные пробелы, и надо внимательно проанализировать и посмотреть, а именно добавить в этот список внутренний водный транспорт и пригородные железнодорожные перевозки.

В этой связи напомним: для предприятий, которые работают в пострадавших отраслях, предусмотрены специальные меры поддержки, а именно отсрочка по уплате налогов и сборов, снижение ставки страховых взносов, временный мораторий на проверки бизнеса.

Кроме того, такие компании могут получить безвозмездную финансовую помощь со стороны государства и беспроцентные кредиты на выплату заработной платы при сохранении известного уровня занятости.

Уверен, эта поддержка станет серьезным подспорьем для судоходных компаний, особенно сейчас, в начале навигации на реках, и, конечно, позитивно скажется на сохранении пригородных маршрутов.

Второе. Как уже сказал в начале совещания, нам важно не потерять инвестиционный горизонт на транспорте (коллеги сегодня тоже сказали об этом), реализовать планы по укреплению инфраструктуры, обновлению парка перевозчиков. Мы с вами понимаем: это не только основа для будущего роста экономики, но и спрос на товары, услуги поставщиков и подрядчиков по всей кооперационной цепочке.

Нам нужно сформировать развитие внутреннего туризма, точнее сказать, форсировать наши возможности на этом направлении при участии, безусловно, транспортных компаний (без этого вообще ничего невозможно сделать), турагентств, гостиничного бизнеса. Нужно при помощи всех этих направлений формировать привлекательные маршруты, открывать новые направления в нашей стране, куда можно будет удобно добраться и с интересом для людей провести время.

Повторю, сейчас, когда в транспортной системе России возникают резервы, надо их обязательно задействовать, дать нагрузку отечественным компаниям, реализовать географические преимущества нашей страны в интересах национальной экономики и наших граждан».



ИЗ ПЕРВЫХ РУК

РОСТ
ЗА КВАРТАЛ —
15%

Объем перевозок грузов на внутреннем водном транспорте составил 7,7 млн тонн, что на 15% превышает показатель аналогичного периода 2019 года

Об этом в ходе вебинара «Ожидает ли перевозки грузов по рекам судьба гужевого транспорта?», организованного ИАА «ПортНьюс», сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Константин Анисимов.

По его словам, грузооборот составляет 64,2 млрд тонно-км, что на 0,1% выше уровня 2019 года (64,1 млрд тонно-км).

«Также мы видим, что по экспортным направлениям Азово-Донского, Волго-Донского и Волго-Балтийского бассейнов на данный момент есть увеличение загрузки на 5–7%», — отметил Константин Анисимов.

Перевозочную деятельность на внутренних водных путях (ВВП РФ) осуществляют более 1500 хозяйствующих субъектов разных форм собственности, используется более 28,4 тыс. судов. Кроме основного вида деятельности, хозяйствующие субъекты на конкурентной основе дополнительно осуществляют: буксировку судов, добычу нерудных строительных материалов, проведение работ на гидротехнических сооружениях, предоставление мест отстоя, ремонт и комплексное обслуживание флота.

Ежегодно водный транспорт перевозит порядка 118 млн тонн грузов и 13 млн пассажиров.

В ПАССАЖИРСКОМ
СЕКТОРЕ

В сфере пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, по экспертной оценке, сложилась критическая ситуация.

В ходе вебинара «Ожидает ли перевозки грузов по рекам судьба гужевого транспорта?», организованного ИАА «ПортНьюс», заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов оценил ситуацию в сфере пассажирских перевозок внутренним водным транспортом как критическую.

По словам Анисимова, тяжелая ситуация характерна как для круизного, так и прогулочного сегментов пассажирских перевозок. Пассажирский флот остановлен в Москве, Санкт-Петербурге и других городах.

«Надеемся, что после снятия противоэпидемиологических ограничений флот сумеет заработать. Конечно, мы понимаем, что это навигация будет нелегкой и экономически невыгодной для участников этого сегмента рынка», — сказал он.

По информации замруководителя Росморречфлота, за I квартал 2020 года пассажирооборот составил 476 441 человек в сравнении с 326 487 в 2019 году.

Пассажирооборот составил 1,5 млн пасс/км, что составило 79,2% от уровня 2019 года (1,9 пасс/км).

Ежегодно внутренний водный транспорт перевозит порядка 118 млн тонн грузов и 13 млн пассажиров.

АЗОВО-ДОНСКОЙ БАССЕЙН

НА 1 МАЯ — 869 ТЫС ТОНН

Общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП по состоянию на 1 мая 2020 года составил 869 тыс. тонн, что на 19% выше показателя аналогичного периода 2019 года.



Объем транзитных грузов увеличился на 19% — до 746 тыс. тонн, внутренний грузооборот — на 17%, до 123 тыс. тонн.

В номенклатуре грузов преобладали сера (26,9%), мазут

(14,5%) и вакуумный газойль (14,5%).

Судопоток Азово-Донского бассейна внутренних водных путей (ВВП) за январь — апрель 2020 года составил 606 судов и составов, в том числе 273 судна

в движении вниз и 333 ед. флота в движении вверх. Годом ранее было 530 судов и составов: 194 в движении вниз и 336 ед. флота — вверх.

Официальное открытие навигации в 2020 году состоялось 1 апреля. Ранее, с 24 марта, ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» открыло для судоходства водный путь на участке реки Дон от 2875-го км (г. Волгодонск) до 3121-го км (г. Аксай) на договорной основе. Ранее открытие произошло с учетом благоприятных погодных условий, готовностью гидротехнических сооружений и СНО, в связи

с обращениями судоходных компаний и по согласованию с Росморречфлотом.

Объем попусков воды Цимлянского водохранилища в период с 25 января 2020 года до особого распоряжения составляет 180 куб. м/с.

Фактические глубины в апреле текущего года на участке от входа в 132-й канал до Константиновского гидроузла составляли 325–400 см, от Константиновского до Кочетовского гидроузла — 320–365 см, от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката — 310–400 см, от первого Арпачинского переката до 3121-го км реки Дон — 310–400 см.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

НА ЯМАЛ ВСЛЕД ЗА ЛЕДОХОДОМ

На Ямал в навигацию планируется доставить 73 тыс. тонн нефтепродуктов и 18 тыс. тонн угля.

Начался централизованный завоз топлива к зимнему сезону для предприятий жилищно-коммунального комплекса в западную часть Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Первые танкеры с топливом уже взяли курс на Ямал. В навигационный период 2020 года планируется поставить на полуостров более 73 тыс. тонн нефтепродуктов и более 18 тыс. тонн угля, сообщила пресс-служба правительства округа.

«Несмотря на непростую ситуацию с пандемией коронавируса, все мероприятия проходят по утвержденному плану-графику. За прошлый год завоз предприятия ЖКК рассчитались полностью. Перевозчики и поставщики работают в штатном режиме и всегда с нами на связи», — сообщили в управлении поставок и реализации ТЭР АО «Ямалгосснаб».

Поставка нефтепродуктов в арктический регион осуществляется в несколько этапов. С начала навигации следом за

ледоходом ведется завоз по большой воде в населенные пункты, расположенные на быстро мелеющих реках, — это Овгорт, Лопхари, Питляр, Мужы, Горки, Зеленый Яр, Катравож, Щучье, Кутюпюган, Нори, Сюнай-Сале, Халясавэй. С начала июля до конца августа идет завоз в населенные пункты Красноселькупского, Пуровского (Самбург), Тазовского (Антипаюта, Находка) и Ямальского (в южную и среднюю части) районов. И с конца августа до окончания навигации грузы

завозятся в населенные пункты северной части округа — Мыс Каменный, Сеяха и Ыда.

Отметим, поставка нефтепродуктов реализуется в рамках соглашений о сотрудничестве правительства округа с ПАО «Газпром» и ПАО «Газпром нефть». Оператором централизованных поставок АО «Ямалгосснаб» топливо завозится в соответствии с плановой потребностью, сформированной на основании заявок предприятий жилищно-коммунального комплекса.

ПО ЕНИСЕЮ И СМП

В рамках северного завоза в Красноярском крае планируют доставить 132 тыс. тонн угля и 90 тыс. тонн ГСМ.

В основном северным завозом доставляют топливно-энергетические ресурсы — уголь, горюче-смазочные материалы (ГСМ). В предстоящий отопительный период северным территориям края потребуется 132 тыс. тонн угля и 90 тыс. тонн ГСМ. Топливо поступит в 162 населенных пункта Енисейского, Мотыгинского, Северо-Енисейского, Туруханского, Таймырского (Долгано-Ненецкого) и Эвенкийского районов.

Ежегодно доставка угля и ГСМ на север края проводится в два этапа разными видами транспорта. Основные поставки идут в период навигации с мая по октябрь по Енисею и его притокам, а также Северным морским путем (СМП). Второй этап проходит с декабря по март небольшими транспортными компаниями по автозимникам.

Несмотря на теплую и малоснежную зиму 2019–2020 годов, топливо по автозимникам в целом доставили. На север края

завезли 31 тыс. тонн ГСМ, что составляет 97% от плана. Так, Северо-Енисейский район уже полностью обеспечен топливом на предстоящий отопительный период. В другие муниципальные

образования основной объем топливно-энергетических ресурсов доставят в летнюю навигацию. При этом в связи с низким уровнем воды в Норильско-Пясинской водной системе

уголь в таймырский поселок Усть-Авам планируется завести малотоннажными баржами.

На проведение северного завоза в 2020 году из краевого бюджета будет выделено 5,2 млрд руб.



ПАРОМЫ

СПУСК ЗАПЛАНИРОВАН НА АВГУСТ

На строящемся пароме «Александр Деев» начали монтировать крупногабаритное оборудование.

Амурский судостроительный завод строит два грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов ледокольного типа неограниченного района плавания нового поколения для линии Ванино — Холмск проекта CNF11CPD «Александр Деев» (строительный номер 300) и «Василий Ощепков» (строительный номер 00301).

Заказчик — ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

Проектная документация судна в постройке разработана Морским Инженерным Бюро, рабоче-конструкторская и технологическая документация — ЦКБ «Вымпел».

На строительстве первого парома «Александр Деев» в настоящее время идет насыщение заказа оборудованием.

«Корпус судна сформирован на 100%, установлена линия вала и начаты работы по предварительному монтажу главных дизелей, — отметил ответственный сдатчик заказа Глеб Ильиных. — Сейчас активно идут работы по погрузке и монтажу крупногабаритного оборудования, систем трубопроводов, приварных вентиляционных каналов и цистерн. Параллельно с ними работают специалисты электромонтажного производства по монтажу креплений кабельных трасс. Планируется монтаж якорного, швартовного и грузового устройств».

На главной палубе строящегося парома идет работа по монтажу рельсовых путей для размещения железнодорожных составов, и грузового лифта, при помощи которого на нижнюю палубу будет опускаться крупная колесная техника. Следующим важным этапом в строительстве парома будет начало швартовных испытаний.

Между тем в стапельном цехе продолжается формирование корпуса второго парома «Василий Ощепков». К выводу готовятся десять блоков парома, который строится по уже отработанной технологии, предполагающей сборку максимальное насыщение блоков будущего парома в цехе, а окончательную стыковку — на открытом стапеле.

«Самым тяжелым является блок №6, в котором разместится машинное отделение, а также следующий за ним блок №7, в котором будут располагаться дизель-генераторы и главный распределительный щит», — пояснил старший строи-

тель заказа Сергей Поleshук.

Специалисты стапельного цеха уже готовятся к предстоящему выводу блоков: идет проверка и монтаж наклонной эстакады, ревизия транспортно-спусковых механизмов и т.д. Спуск на воду полностью сформированного корпуса «Василия Ощепкова» запланирован на 25 сентября текущего года. В этом же году судостроители Комсомольска-на-Амуре планируют перевести на сдаточную базу для достройки и прохождения ходовых испытаний паром «Александр Деев», полностью насытив его оборудованием.

Проект CNF11CPD грузопассажирского автомобильно-железнодорожного парома-ледокола нового поколения для линии Ванино — Холмск обеспечивает по сравнению с существующими судами типа «Сахалин»:

— повышенные грузовые свойства (емкость по грузовикам в 2 раза больше);

— не имеет ограничений по погоде (неограниченный район плавания);

— может работать в тяжелых ледовых условиях (во льду толщиной 80 см скорость около 6–8 узлов и во льду толщиной 1,0 м скорость около 3,0 узлов);

— в состоянии выполнять самостоятельные (несколько раз в сутки) швартовки без буксирного обеспечения, длительное движение задним ходом по стесненной акватории порта Холмск;

— выдерживает суточный цикл кругового рейса (скорость в эксплуатации 18 узлов); 2-часовую стоянку при выполнении погрузочно-разгрузочных работ.

Обеспечена перевозка 32 железнодорожных вагонов или 27 автосоставов на главной палубе, 12 автосоставов на нижней палубе и 9 легковых автомобилей. Выбранное в новом проекте количество пассажиров — 200 человек — отражает пиковую потребность линии в сезон отпусков.

Характеристики работы проекта CNF11CPD в ледовых условиях по результатам испытаний в бассейне: предельная ледоходимость на переднем ходу при скорости $V = 3$ узла составит 1,16 метров, при скорости $V = 6$ узлов составит 0,84 метра, на заднем ходу при скорости $V = 1,5$ узла составит 0,68 м.

Кроме того, конструктивно носовая и кормовая оконечности спроектированы по более высокой ледовой категории (Arc 7).

Закладка головного судна проекта CNF11CPD «Александр Деев» была осуществлена 29.06.17. Спуск на воду 01.08.2019. Закладка второго судна «Василий Ощепков» была осуществлена 29.06.17. Спуск планируется на осень 2020 года.

ТЕПЛОХОД



Первое отечественное круизное судно «Мустай Карим» прошло очередные ходовые испытания.

ПЯТИЗВЕЗДОЧНЫЙ «МУСТАЙ КАРИМ»

Судно проекта PV300 «Мустай Карим» с 7 по 9 мая провело заключительный этап ходовых испытаний в акватории Горьковского водохранилища Нижегородской области в районе города Чкаловск. В ходе испытательного повторного проверлась работа общесудовых систем, в том числе, винторулевых колонок, главных двигателей, электростанций, системы автоматизации и другого оборудования, а также управляемость и реверсивные качества теплохода.

Заказчик — компания «ВодоходЪ». Компания уже в этом году предполагает провести с 25 сентября по 15 октября три уникальных круиза река-море из Ростова-на-Дону в порты Азовского и Черного моря по маршруту Ростов-на-Дону — Ейск — Темрюк — Новороссийск — Абрау — Дюрсо — Таганрог — Ростов-на-Дону.

Проект этого судна, еще недавно казавшийся фантастическим, был создан в 2010–2015 годах Морским Инженерным Бюро по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта России в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» (государственный заказчик — координатор программы — Министерство промышленности и торговли Российской Федерации).

Строительство круизного судна проекта PV300 осуществляется на верфи «Красное Сормово» согласно подписанному в январе 2017 года трехстороннему контракту.

Четырехпалубный круизный лайнер проекта PV300 рассчитан на 329 пассажиров, размещаемых в комфортабельных двухместных каютах площадью от 17 до 46 кв. метров.

Судно предназначено для дальних круизных линий Москва — Санкт-Петербург, Москва — Астрахань и Москва — Ростов-на-Дону, по Азовскому и Черному морю по классу М-ПР 3,0.

Круизное судно будет обладать всеми атрибутами пятизвездочного отеля, включая поддерживающую пассажирскую инфраструктуру.

Ресторан на главной палубе имеет 329 посадочных мест, т.е. обеспечивает одновременную посадку всех гостей, включая детей.

Для досуга есть обзорные салоны (музыкальный на 200 мест и читальный — на 50), трансформируемый конференц-зал (на 140 мест), три бара (пивной, «Панорама» и в читальном салоне), детская комната, фитнес-центр (сауна, хамам, массажные кабинеты, тренажерный зал, парикмахерская), сувенирный киоск и соларий на открытой солнечной палубе (700 кв. метров).

Для людей с ограниченными возможностями предусмотрены лифты, соединяющие все палубы, коммуникации и туалеты, повышенные габариты проходов, отсутствие препятствий при перемещении в колясках.

Для привычных судов «Волго-Дон макс» класса существующих проектов (пр. 301, 302) численность пассажиров в каютах составляет 200–220 человек. В новом концепте PV300, имеющем такие же примерно габаритные размеры, можно очень комфортно разместить примерно 300–350 пассажиров.

Все пассажирские каюты размещены на верхней, шлюпочной и тентовой палубах. На главной палубе, где члены экипажа работают при швартовке, шлюзовании, высадке пассажиров, приеме грузов и где, соответственно, может быть повышенный уровень шума и могут возникать факторы, беспокоящие клиентов, пассажирских кают — нет.

Компоновка круизного пассажирского судна в варианте «Водохода» рассчитана на 329 пассажиров, которые путешествуют в комфортабельных каютах: 7 трехместных «Люкс» площадью 29–46 кв. метров, 2 двухместных каютах «Люкс» площадью по 24 кв. метра и 152 каютах «Стандарт» площадью около 17–20 кв. м.

Все каюты имеют собственные «французские» балконы, оборудованы душем с туалетом, кондиционером, сейфом, телевизором

со спутниковыми и внутрисудовыми каналами, беспроводным Интернетом (Wi-Fi), судовой радиотрансляцией, внутренней и внешней телефонной связью.

Судно нового концепта PV300 имеет следующие характеристики: длина габаритная — 141 м;

• длина между перпендикулярами — 140,15 м; ширина габаритная — 16,80 м; ширина расчетная — 16,60 м; высота борта — 5,00 м; осадка наибольшая — 3,00 м; высота габаритная от ОП — 16,25 м; скорость — 22,5 км/час; экипаж и обслуживающий персонал — 141 человек; автономность по топливу — 15 суток; по прочим видам запасов — 5 суток.

Движение и управляемость судна обеспечивается двумя кормовыми полноповоротными винторулевыми колонками с винтами фиксированного шага в насадках. Для улучшения управляемости на малых ходах, при проходе узкостей и при швартовках на судне имеется носовое подруливающее устройство типа «винт в трубе» с винтом фиксированного шага мощностью 500 кВт.

Энергетическая установка состоит из двух дизельных двигателей максимальной номинальной длительной мощностью 1200 кВт каждый, работающих на полноповоротные винторулевые колонки; вспомогательной установки в составе трех дизель-генераторов электрической мощностью по 760 кВт каждый и аварийного дизель-генератора электрической мощностью 214 кВт; котельной установки, состоящей из одного термального котла тепловой мощностью 800 кВт и трех утилизационных котлов ДГ тепловой мощностью по 170 кВт.

В соответствии с требованиями Правил РРР из расчета нахождения на борту судна 470 человек установлены две спасательные моторные шлюпки по 48 чел. каждая, 16 спасательных плотов сбрасываемого типа вместимостью по 25 человек и две морские эвакуационные системы на 200 человек каждая.





СУХОГРУЗЫ

«ПОЛА МАРИЯ» —
ПЕРВАЯ!

«Пола Мария» стало первым для «Красного Сормова» судном в 2020 году, переданным заказчику.

Нижегородский завод «Красное Сормово» передал Государственной транспортной лизинговой компании пятое судно в серии из одиннадцати сухогрузов проекта RSD59 «Пола Мария».

Следом — 2 и 3 мая — «Красное Сормово» сдал еще два многоцелевых сухогрузных судна проекта RSD59: «Пола Анастасия» и «Пола Ярослава» дедвейтом 8144 тонны (строительный номер 06015).

Как сообщалось ранее, в марте 2019 года завод «Красное Сормово» подписал двухсторонний

контракт с ГТЛК на строительство третьей серии из одиннадцати сухогрузов проекта RSD59. В сентябре того же года было подписано новое соглашение о предоставлении опциона на заключение договоров на строительство и поставку еще 20 сухогрузов данного проекта. Ранее завод уже построил две

серии сухогрузов RSD59 из пяти и четырех судов в серии.

Теплоход 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 навалочных грузов, пакетированных

с высотой волны 3% обеспеченности 7,0 м, с удалением от места убежища не более 100 миль и с допустимым расстоянием между местами убежища не более 200 миль, внутренние водные пути России с учетом ограничений, включая ВБВП и ВДСК.

Основные характеристики: длина — 140,88 м, ширина — 16,98 м, высота борта — 6 м, дедвейт река/море — 5128/7535 т, объем грузовых трюмов — 11292 м³, количество трюмов — 2, осадка река/море — 3,6/4,53 м, автономность, сутки — 20/12.

Класс судна: KM Ice2 R2 AUT1-ICS CONT (deck, cargo holds Nos.1.2) DG (bulk, pack)

Проект RSD59 разработан Морским Инженерным Бюро — Дизайн СПб.

Рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ.

пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Районы плавания: морские районы, соответствующие ограниченному району плавания R2

На сегодня, по информации Морского Инженерного Бюро общий заказ сухогрузных судов проекта RSD59, включая заказы, размещенные на заводе «Красное Сормово» и Окской судовой верфи, составляет 60 судов: семнадцать построено, двадцать три — в работе, двадцать — в опционе.

ТАНКЕР

АФРАМАХ НАКАТИЛИ
СУДОПОЕЗДОМ

Судостроительный комплекс «Звезда» спустил на воду первый российский танкер типоразмера Aframax «Владимира Мономаха», строящийся для Роснефтефлота.

Танкер предназначен для перевозки нефти в неограниченном районе плавания. Судно спроектировано с соблюдением стандартов по экологической безопасности — главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на сжиженном природном газе (СПГ), что соответствует новым мировым экологическим стандартам.

Длина судна — 250 м, ширина — 44 м, дедвейт — 114 тыс. тонн, скорость — 14,6 узла, ледовый класс ICE-1A. В портфеле «Звезды» — 12 заказов на суда такого типа. Танкеры оснащены самой продвинутой

системой автоматизации класса А.

Танкер «Владимир Мономах» спущен на воду с помощью транспортно-передаточного дока «Вымпел». Подготовка к спуску заняла почти сутки — танкер накатили судопоездом с открытого тяжелого достроечного стапеля на плавучий док, затем вывели в акваторию.

Напомним, подписание пакетного соглашения о проектировании, строительстве, техническом надзоре, эксплуатации и подготовке экипажей 10 танкеров Aframax состоялось в сентябре 2017 года. Первый танкер был заложен в присутствии президента РФ Владимира Путина.

До операции по спуску на воду первого танкера в производстве находилось четыре танкера, в феврале 2020 года состоялась резка металла для пятого судна.

В продуктовой линейке «Звезды» — танкеры, газовозы, буровые платформы, суда ледового класса, в том числе самые мощные в мире атомные ледоколы «Лидер».

«Звезда» составит конкуренцию зарубежным верфям и обеспечит Россию гражданским флотом для освоения шельфовых месторождений и бесперебойной работы Северного морского пути — кратчайшего между Европой и Азией.

РЕАКТОРЫ

Атомэнергомаш изготовит реакторную установку для четвертого ледокола проекта 22220.

ПРЕИМУЩЕСТВО —
КОМПАКТНОСТЬ
И ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Предприятия Машиностроительного дивизиона Госкорпорации «Росатом» АО «Атомэнергомаш» приступили к изготовлению оборудования реакторной установки «РИТМ-200» для четвертого универсального атомного ледокола нового поколения проекта 22220.

В частности, на производственной площадке ПАО «ЗиО-Подольск» параллельно запущены несколько производственных процессов. Так, на карусельном станке прошли обработку два фланца корпуса реактора. Ведутся работы по антикоррозионной наплавке внутренней части обечаек гидрокамер. На обрабатывающем центре SKODA идет операция глубокого сверления разгрузочных каналов фланца.

АО «ОКБМ Африкантов» и АО «Балтийский завод» подписали контракт на комплектную поставку реакторных установок «РИТМ-200» для третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов ЛК-60Я проекта 22220 в октябре 2019 года. Ранее предприятиями дивизиона было изготовлено три комплекта РУ «РИТМ-200» для первых трех атомных ледоколов нового поколения. В 2016 году состоялась отгрузка для головного ледокола «Арктика», в 2017 году — для первого серийного — «Сибирь», в 2018 году — для второго серийного — «Урал».

«РИТМ-200» — новейшая реакторная установка для атомного ледокольного флота. Она входит в состав главной энергетической установки ледокола и включает в себя два реактора тепловой мощностью 175 МВт каждый. Основное преимущество новой реакторной установки в ее компактности и экономичности. Это в числе прочего позволяет сделать новые атомные ледоколы двухосадочными и обеспечить улучшенные технические характеристики судна по скорости, ледопроходимости и т.д.

Предприятия АО «Атомэнергомаш» обеспечивают полную производственную цепочку создания реакторных установок — от проектирования и производства заготовок до изготовления и отгрузки заказчику. Разработчиком, а также изготовителем крышки реактора и внутрикорпусных устройств является

АО «ОКБМ Африкантов». Корпус реактора и окончательная сборка выполняются в Подмоскowie на заводе «ЗиО-Подольск». Производственный цикл изготовления включает 682 производственные операции. Вес одного реактора составляет 147,5 тонн, высота — 7,3 м, диаметр — 3,3 м. В настоящее время «РИТМ-200» также является основой для создания стационарных и транспортабельных АЭС малой мощности, в том числе, плавучих энергоблоков.

Универсальные двухосадочные атомные ледоколы ЛК-60Я проекта 22220 станут самыми большими и мощными в мире. Они смогут проводить караваны судов в арктических условиях, пробивая по ходу движения лед толщиной до трех метров. В настоящее время на разных этапах строительства находятся три новых атомных ледоколов. В мае 2019 года было принято решение о сооружении еще двух ледоколов проекта. В августе 2019 года был подписан контракт между РосАтомфлотом и Балтийским заводом на их строительство.

Отмечается, что реакторная установка «РИТМ-200» имеет уникальную энергоэффективную интегральную компоновку, которая обеспечивает размещение основного оборудования непосредственно внутри корпуса парогенерирующего блока. За счет этого она в два раза легче, в полтора раза компактнее и почти в два раза мощнее используемых в настоящее время реакторных установок для ледокольного флота типа КЛТ.

Одна топливная загрузка для РУ «РИТМ-200» эквивалентна 540 тыс. тонн арктического дизельного топлива. Перезагрузка топлива происходит один раз в семь лет.





СОВКОМФЛОТ

В ЭПОХУ НЕКОНЪЮНКТУРНЫХ ВЫЗОВОВ

«Совкомфлот» в I квартале добился существенного роста ключевых показателей.

Чистая прибыль ПАО «Совкомфлот» за I квартал 2020 года в соответствии с международными стандартами финансовой отчетности (МСФО) выросла на 65,6% — до \$116,1 млн. Как следует из отчета компании, выручка за тот же период возросла на 20,1% — до \$493,3 млн. (см. таблицу).

В рассматриваемый период в состав флота группы СКФ принят «СКФ Лаперуз», танкер-газовоз СПГ типоразмера «Атлантикмакс» нового поколения. Судно эксплуатируется в рамках долгосрочного тайм-чартерного соглашения с концерном Total. Еще два аналогичных газовоза находятся в стадии строительства, они отфрахтованы концерну Royal Dutch Shell и планируются к поставке в 2020–2021 годах.

«СМАРТ СПГ», совместное

предприятие ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК», заключило с оператором проекта «Арктик СПГ-2» долгосрочные тайм-чартерные договоры на эксплуатацию четырех ледокольных газовозов СПГ ледового класса Arc7. Одновременно с группой ВЭБ.РФ подписаны соглашения о лизинговом финансировании строительства этих судов на ССК «Звезда».

Группа «Совкомфлот» стала лауреатом ежегодной премии международного издания Marine Money. «Сделкой года» в категории Project Financing («Проектное финансирование») было признано кредитное соглашение на сумму 176 млн долларов США сроком до восьми лет, заключенное с тремя международными банками (Sumitomo Mitsui Banking Corporation, Société Générale и Shinsei Bank) в сентябре 2019 года для рефинансирования

газовозов СПГ «Гранд Анива» и «Гранд Елена». Эксперты Marine Money особо отметили «зеленую» компоненту сделки: соглашение стало одним из первых в мировом судоходстве, подготовленных с учетом «Принципов Посейдона», международной экологической инициативы по сокращению «углеродного следа» от эксплуатации судов.

Комментируя итоги работы предприятия в отчетном периоде, генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов сказал: «Работа ПАО «Совкомфлот» в I квартале 2020 года сопровождалась благоприятной для судовладельцев сезонной конъюнктурой фрахтового рынка в сегменте танкерных перевозок. Вместе с тем исключительно высокая волатильность нефтяного рынка и новые

	Q1 2020	Q1 2019	%
Валовая выручка	493,3	410,7	+20,1
Чистая выручка на основе ТЧЭ (тайм-чартерного эквивалента)	389,5	311,3	+25,1
ЕБИТДА*	287,5	206,8	+39
Чистая прибыль	116,1	70,1	+65,6

вызовы неконъюнктурного характера требовали от каждого работника высокого профессионализма и оперативности.

«На этом фоне компания по итогам I квартала добилась значительного роста всех ключевых показателей деятельности. Позитивная динамика фрахтовых ставок способствовала росту доходов в сегменте конвенциональных танкерных перевозок, что вместе с повышением производительности и эффективности работы флота позволило компании значи-

тельно нарастить объем выручки. Достигнутые результаты по всем параметрам превышают запланированные на этот период целевые значения и превосходят аналогичные показатели I квартала 2019 года. Предприятие в полном объеме выполнило свои обязательства перед клиентами в рамках крупных проектов на Сахалине и в Арктическом регионе. Все цели, которые на отчетный период поставил перед Обществом акционер, успешно достигнуты», — подчеркнул Игорь Тонковидов.

ЮБИЛЕЙ

ОТ БЕЛОМОРСКО-МУРМАНСКОГО СРОЧНОГО ДО СЕВЕРНОГО МОРСКОГО

Современная история Северного морского пароходства отсчитывается с 23 декабря 1992 года, когда государственное пароходство было преобразовано в акционерное общество. Однако истинная его история началась еще полтора столетия назад с подписания императором Александром II Устава первой пароходной компании на севере Российской империи — Беломорско-Мурманского срочного пароходства.



С тех пор пароходство вписало немало славных страниц в отечественную историю. Не говоря уже об истории развития российского торгового флота. На этих страницах и перевозки грузов во время Первой мировой войны, и создание ледокольной флотилии, заложившее основы неоспоримого лидерства России как самой мощной в мире ледокольной державы. И спасение населения Архангельской губернии от голода после окончания Гражданской войны. И обеспечение потребностей внешней торговли молодого Советского государства. И освоение Северного морского пути в героические для отрасли тридцатые годы.

Моряки Северного морского пароходства, конечно же, внесли свой неоценимый вклад в Победу в Великой Отечественной войне, участвуя в знаменитых конвоях, сопровождающих грузы по лендлизу. Судами пароходства перевозились войска и грузы для нужд фронта,

обеспечивалась эвакуация населения и оборудования в тыл.

В послевоенный период флот пароходства активно участвовал в восстановлении народного хозяйства.

Сегодня Северное морское пароходство — современная и динамично развивающаяся компания, одно из крупнейших предприятий региона. Суды пароходства работают как на традиционных направлениях — морской перевозке экспортной продукции лесопромышленного комплекса Архангельской области и Балтийского региона, так и на перевозках металлопродукции и сырья ведущих

отечественных металлургических компаний, удобрений, других навалочных и генеральных грузов.

В пароходстве считают, что новый период в деятельности СМП начался в 2001 году, с началом радикальных перемен в структуре управления, технической и кадровой политике и, главное, в тактике управления флотом. Обеспечиваемый современными формами менеджмента транспортный флот начал работать эффективно и прибыльно. Главное — флот пароходства восстановил свою роль основного перевозчика экспортной продукции промышленности региона, т. е. леса, целлюлозы, картона. Востребованность всех категорий судов в этой сфере деятельности безусловна.

В основу транспортной логистики положен принцип предоставления полного спектра услуг грузоотправителю. На качественно новый уровень вышла организация работы линейных судов на линиях Архангельск — Европа, Санкт-Петербург — Европа. Расширяются возможности мультимодальных (по принципу «от двери до двери») перевозок и экспедирования грузов с использованием флота, автотранспорта и управленческих возможностей пароходства. Намечился, наконец, рост объема перевозок в каботаже, что напрямую связано со стремительным расширением фронта работ по нефтегазразведке — добыче на арктическом побережье и прибрежном шельфе.

Решая специфические задачи, пароходство сохраняет привлекательность порта для грузовладельцев и целесообразность именно такой ориентации грузопотоков, что прямо влияет на экономические результаты предприятий региона.

150 лет безупречной деловой репутации, сочетание накопленного опыта, северной стойкости и готовности противостоять любым вызовам, а также профессиональной дальновидности позволили ОАО «Северное морское пароходство» добиться впечатляющих результатов, создав настоящий форпост России в Арктике и существенно расширив спектр предоставляемых услуг и географию перевозок.





ПО «РЕКАМ ПОБЕДЫ»

К Дню Победы Росводресурсы собрали уникальный архив историй о роли водных объектов в годы Великой Отечественной войны.

Участники Всероссийского проекта «Реки Великой Победы», посвященного празднованию 75-летия Победы в Великой Отечественной войне, прислали более 200 историй и фотографий — о «Дороге жизни» на Ладожском озере, эпизодах войны на Волге, историях ветеранов водной службы, битве за Москву, «реках Победы», роли гидроэлектростанций. Кроме того, о специалистах по строительству понтонных мостов, морях, участниках боевых действий — Сталинград-

ской битвы, форсирования Днепра, битвы за Москву, связистах, прокладывавших линии связи по дну рек, а также детские воспоминания ветеранов.

В ЦИФРАХ И ФАКТАХ

— За время Великой Отечественной войны по Волге было перевезено более 543 000 военнослужащих, гражданского населения и раненых, 29 400 автомашин, 550 тягачей, 840 орудий, 150 000 тонн боеприпасов, вооружения, продовольствия.

— 65 пассажирских и 33 несамоходных судна были переоборудованы в плавучие госпитали.

— Через Волгу было перевезено свыше трех миллионов человек из областей, занимаемых немцами.

— За 564 дня существования Дороги жизни в Ленинград доставлено 1 615 000 тонн груза, большую часть которого составляло продовольствие, медикаменты и топливо.

— Из Ленинграда было эвакуировано более 1 376 000 человек, в первую очередь, детей и женщин.

— Для подачи нефтепродуктов в город по дну озера был проложен Ладожский трубопровод.

— Даже в самые тяжелые времена (декабрь 1941 г.) детям блокадного Ленинграда к Новому году доставили 1000 елок и порядка 50 тонн мандаринов. Такие новогодние караваны приходили в Ленинград каждый Новый год.

— В сражениях за Москву есть один из малоизвестных «водных» эпизодов. В начале зимы 1941-го в соответствии с планом нацистской Германии был предусмотрен проход танковыми колоннами по



Битва за Днепр, осень 1943 года. Источник: рекипобеды.рф



Дорога жизни. Источник: рекипобеды.рф

льду Иваньковского водохранилища в тыл советским войскам. Для защиты столицы работникам Иваньковской ГЭС удалось в 40-градусный мороз поднять водяные ворота плотины и спустить воду в Волгу. Ледяной панцирь водохранилища лопнул — переброска вражеских танков была сорвана.

В рамках Проекта создан сайт рекипобеды.рф и Инстаграм, где размещаются рассказы о героях, сражениях и других событиях Великой Отечественной войны, которые связаны с водными объектами страны. Самое интересное будет опубликовано в крупнейших

периодических изданиях и прозвучит в эфире радиостанций страны.

Кроме того, по результатам проекта Росводресурсы планируют выпустить сборник рассказов «Реки Великой Победы».

Проект осуществляется при поддержке Минприроды России, территориальных органов Росводресурсов, федеральных и региональных органов власти, организаций, чья деятельность связана с водными ресурсами, образовательных учреждений, средств массовой информации и просто граждан.

Проект продлится до 30 ноября 2020 г.

ДАТЬ ПАМЯТИ КОРАБЛЯМ И КОРАБЕЛАМ

На верфях ОСК от Калининграда до Комсомольска-на-Амуре 9 мая прозвучал «Гудок Победы».

Предприятия Объединенной судостроительной корпорации присоединились к акции «Гудок Победы», которая прошла по инициативе партнера корпорации Музея Мирового океана (Музей) 9 мая в 13.00 по московскому времени. В День Великой Победы от Калининграда до Дальнего Востока разнеслись голоса судов и кораблей на верфях корпорации.

В Санкт-Петербурге прозвучал голос легендарного ледокола «Красин» (филиал Музея), к нему присоединились шесть судов набережной исторического флота Музея Мирового океана в Калининграде.

В акции приняли участие предприятия ОСК в Северодвинске, Полярном, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Калининграде, Севастополе, Астрахани, Нижнем Новгороде, Комсомольске-на-Амуре.

«Гудок Победы» дали на Севмаше суда снабжения «Давид Пашаев» и «Лименда», буксиры «Бочаров», «Коробцов»; ледокол «Виктор Черномырдин» (Адмиралтейские верфи, Санкт-Петербург), большой десантный корабль «Петр Моргунов», сторожевой корабль «Неустршимый», траулер «Ударник» (ПСЗ «Янтарь», Калининград); морские буксиры «Алек-

сандр Зрячев» и «Садко», буксиры — кантовщики «Беломор», «Витязь» и «Добрыня», буксиры-толкачи «Буй» и «Бакен» («Звездочка», Северодвинск); круизный лайнер «Мустай Карим» (Завод «Красное Сормово», Нижний Новгород), плавкараны «Богатырь» и «Волгарь» (ЮЦСС, Астрахань), аварийно-спасательное судно-буксир «Бейсуг» (Невский ССЗ) и другие суда. Ацию поддержали и флот Беломорской военно-морской базы в Северодвинске. Так корабли и корабли отдали Акции дань памяти и уважения тем, кто 75 лет назад сражался за Родину.

Участие в акции «Гудок Победы» входит в комплекс мероприятий ОСК, приуроченных к 75-летию Великой Победы. В юбилейный год корпорация раскрыла уникальные материалы в мультимедийном историко-документальном проекте «Корабли Великой Победы», силами предприятий идет восстановление памятников, проводятся работы по ремонту и благоустройству воинских захоронений, издаются тематические книги и фотоальбомы, онлайн проводятся памятные мероприятия.

Военно-морской флот внес значительный вклад в раз-

гром нацизма. Сражаясь в Черном, Азовском морях и на Балтике, в северных морях и на Дальнем Востоке, на Волге и Каспии, сопровождая полярные конвои союзников, русские корабли приближали Победу в Великой Отечественной войне.

За годы войны кораблями верфей, ныне входящих в ОСК, было построено более 170 надводных кораблей и 36 подлодок, выпущено свыше 13,8 тысячи танков Т-34, изготовлено 29,8 тысячи штыков и более 4 млн снарядов, мин, авиабомб, гранат.



Адмиралтейские верфи отремонтировали тендер-плашкоут для музея «Дорога жизни».

ТЕНДЕР-ПЛАШКОУТ, СПАСАВШИЙ ЖИЗНИ

В преддверии 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне специалисты АО «Адмиралтейские верфи» завершили ремонт одного из экспонатов музея «Дорога жизни» в поселке Осиновец Ленинградской области — тендера-плашкоута, построенного на предприятии в 1942 году.

Тендер-плашкоут является частью экспозиции музея уже 37 лет. На протяжении этого времени Адмиралтейские верфи следят за состоянием судна и своевременно проводят на нем необходимые ремонтные работы.

В этот раз судно нуждалось в проведении малярных работ. Специалисты предприятия зачистили корпус тендера-плашкоута от старой краски, обезжирили и перегрунтовали поверхность, а затем покрыли краской. В общей сложности работы заняли десять дней. Ремонт проходил на территории музея с соблюдением всех мер безопасности по нераспространению новой коронавирусной инфекции COVID-19.

«Тендер-плашкоут — легендарное судно, ставшее спасением для тысяч эвакуированных ленинградцев и настоящим символом Дороги

жизни. Можно сказать, что для адмиралтейцев поддержание судна в хорошем состоянии — это дело чести», — подчеркнул заместитель генерального директора АО «Адмиралтейские верфи» Игорь Савельев.

«Это стало хорошим подарком всем нам в преддверии предстоящего празднования 75-летия Победы в Великой Отечественной войне. Адмиралтейские верфи и Центральный военно-морской музей связывает многолетнее плодотворное сотрудничество в части организации выставочных и иных проектов в области культуры, которое необходимо продолжать и развивать», — отметил директор Центрального военно-морского музея Руслан Нехай.

Тендер-плашкоут грузоподъемностью 25 тонн, входящий в экспозицию музея «Дорога жизни», — один из 116 плашкоутов, построенных на Адмиралтейских верфях в годы войны. Суда этого типа участвовали в крупных десантных операциях на Ладоге и в Финском заливе. Кроме того, на тендерах эвакуировали людей из блокадного Ленинграда, а также перевозили продовольствие и боеприпасы.



ФЕДОР ШИШЛАКОВ: «НИЖЕГОРОДСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ УВЕЛИЧИТ ГРУЗОПОТОК С ВОЛГИ НА БАЛТИКУ»

Транзитная навигация на Волго-Балте в 2020 году началась почти на неделю ранее планового срока. Раннее начало позволит судовладельцам выполнить больше рейсов, а значит, и заработать больше. О том, каким будет предстоящий сезон, газете «Водный транспорт» рассказал руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков.



— Федор Валерьевич, расскажите, пожалуйста, о готовности Волго-Балта к навигации-2020.

— Коллектив Волго-Балта своевременно подготовился к навигации 2020 года, был проведен комплекс работ по текущему ремонту, выполнены эксплуатационные работы, подготовлен флот, экипажи. Это все, на мой взгляд, было сделано на хорошем уровне.

Навигация этого года открылась на 5 дней раньше плановых сроков по просьбе судовладельцев и на основании распоряжения Росморречфлота. С 25 апреля была обеспечена работа средств навигационного оборудования и шлюзов на основной трассе Волго-Балта.

Судовладельцы позитивно отнеслись к раннему открытию. К 24 апреля несколько судов уже стояло на рейдах Череповца, а 25 апреля первым судном, прошлюзованным на Волго-Балте, стал танкер «Бавлы», направляющийся под погрузку нефтепродуктов в Ярославль.

— Какие прогнозы по глубинам? В каком состоянии гидротехнические сооружения (ГТС)?

— По прогнозу ФГБУ «Северо-Западное УГМС», уровни крупных озер в мае ожидаются выше нормы: на 0,25 м — на Ладозском озере, на 0,30 м — на Онежском озере. По водпостам уровни Ладозского озера и р. Свири выше среднесезонных значений. Водохранилища Северного склона Волго-Балтийского водного пути (Вытегорское, Белоусовское, Новинкинское) наполнены до отметок нормального подпорного уровня (НПУ). Шекснинское водохранилище в процессе наполнения, отметки НПУ будут достигнуты в первой декаде мая, при этом проектный уровень воды уже обеспечен. Натекущий момент мы не ожидаем снижения уровней воды в навигацию 2020 года ниже проектных отметок, если не возникнут какие-то стихийные природные катаклизмы.

Состояние ГТС — эксплуатационное, сооружения готовы к работе по пропуску судов в на-

вигацию 2020 года и обеспечивают поддержание подпорного уровня воды водохранилищ. Навсе сооружения Волго-Балта, подлежащие декларированию безопасности, имеются действующие декларации безопасности и соответствующие разрешения на эксплуатацию, выданные Ространснадзором. Всего таких сооружений 35 ед. в составе пяти гидроузлов и трех шлюзов.

На основной трассе Волго-Балта от Санкт-Петербурга до Череповца установлена гарантированная глубина 4,0 метра. В навигацию 2020 года внутренние водные пути будут содержать 32 обставочные бригады, в том числе на основной трассе — 22 бригады. Для поддержания гарантированных габаритов пути в навигацию будет задействовано 10 ед. земснарядов.

— Какие технические работы выполнены в межнавигационный период и какие запланированы на лето?

— В целом подготовка судоводных гидротехнических сооружений к навигации, а также к пропуску весеннего половодья проводилась в обычном режиме. При этом пришлось скорректировать графики завершения некоторых работ в связи с изменением Росморречфлотом срока начала работы шлюзов на более ранний. Выполнялся текущий ремонт железобетонных конструкций, было уложено 350 м³ бетона, проводилась дефектоскопия ответственных узлов и деталей механического оборудования шлюзов, ремонт механизмов и опорно-ходовых устройств ворот и затворов с заменой отдельных узлов, проводилась замена уплотнений и антикоррозионная защита металлоконструкций ворот и затворов. Выполнен плановый ремонт электротехнического оборудования сооружений, коммутационной аппаратуры цепей управления, кабельных линий шлюзов с заменой выбракованной по результатам испытаний кабельной продукции, проведены необходимые настройки оборудования.

В межнавигационный период 2019–2020 гг. в рамках капитального ремонта были завершены работы по двум объектам. Первый объект — «Капитальный ремонт бетона порога и стенки падения верхней головы шлюза № 7 Шекснинского гидроузла». Второй — «Капитальный ремонт основных ворот верхней головы Нижне-Свирского шлюза». Он уже принят комиссией и эксплуатируется.

— Несколько лет назад в стратегических документах Росморречфлота фигурировал проект по строительству второй нитки Нижне-Свирского гидроузла. Затем этот проект отодвинули на 2020 год. Какова ситуация сегодня? Сохранилась ли необходимость в актуализации этого инвестиционного проекта?

— Основные документы транспортной отрасли — это и Транспортная стратегия Российской Федерации, и Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года — предусматривают строительство второй нитки.

По объекту была разработана проектная документация и выполнен ряд подготовительных мероприятий. Впоследствии Минтранс России и Росморречфлотом было принято обоснованное решение об изменении очередности реализации основных инвестиционных проектов на реке. Если сравнивать с «пиковыми» годами, например с 2013-м, то судопоток через Нижне-Свирский шлюз уменьшился и сегодня остро проблема не стоит. Строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза теперь предполагается после реализации проекта Нижегородского низконапорного гидроузла. После этого мы ожидаем увеличения грузопотока с Волги на Балтику, тогда и станет целесообразным возобновление строительства.

— Ваш прогноз на навигацию этого года.

— По предварительной информации судовладельцев, можно сделать следующие выводы. Перевозки металла по линии Череповец — Санкт-Петербург, строительных грузов с карьеров Ладозского и Онежского озер были запланированы изначально в объемах предыдущего года. Это те грузы, которые в первую очередь зависят от спроса на рынке. С учетом негативных явлений в экономике можно ожидать снижения, а насколько — покажет практика.

На лесные грузы с отгрузкой в нашем бассейне кроме спроса оказывает влияние и прошедшая теплая зима, многие лесозаготовители не смогли организовать зимники и вывезти всю продукцию к причалам. Поэтому и по лесу ожидаем снижение.

Конечно, значительно уменьшатся пассажирские перевозки в связи с эпидемиологической ситуацией. В настоящее время не осуществляются круизные перевозки и, по планам судовладельцев, могут возобновиться не ранее июля.

У крупных пассажирских перевозчиков идет работа по перекомпоновке запланированных круизов на вторую половину навигации. Администрация Волго-Балта готова оперативно содействовать судовладельцам в корректировке графиков движения флота.

В целях охраны жизни и здоровья людей, в связи с угрозой, связанной с возможным заражением коронавирусом, на основании ст. 77 Кодекса внутреннего водного транспорта ФБУ «Администрация «Волго-Балт» с 14 апреля 2020 г. введен запрет на движение пассажирских судов с пассажирами на борту в пределах административных границ Санкт-Петербурга на реке Неве. По мере улучшения обстановки Росморречфлотом будет приниматься решение о его отмене.

— В этом году Волго-Балт значительно повысил ставки причального и якорного сбора. Поясните, пожалуйста, какова причина такого решения и на что планируется направить собранные средства?

— ФБУ «Администрация «Волго-Балт» как субъект естественных монополий оказывает услуги по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и услуги в речных портах. В частности, такие услуги, как предоставление судам рейдов, якорных стоянок, защитных сооружений и причалов порта Санкт-Петербург (рейды р. Невы и набережная Л. Шмидта).

Согласно действующему законодательству (Постановление Правительства РФ от 23.04.2008 года № 293) минимальная величина тарифов должна обеспечивать покрытие расходов на оказываемые услуги с учетом объема этих услуг.

Величина ставок на данные услуги последний раз индексировалась в 2014 году, таким образом, уровень ставок уже много лет не покрывал текущие расходы на их оказание. После внесения изменений в действующее законодательство было принято решение об индексации ставок на уровень покрытия затрат на оказание этих услуг. Средства будут направлены на выплату заработной платы персоналу, занятому в оказании этих услуг, проведение текущих работ на причалах.

— Вы участвовали в разработке проекта тестовой акватории для испытаний безэкипажных и автономных судов. Расскажите, пожалуйста, подробнее об этом проекте. Почему выбраны именно участки акватории Невы и Ладозского озера?

— Спасибо за вопрос. Развитие беспилотных технологий вызывает большой интерес у всех транспортников. Не исключение

и речники. Волго-Балт, как лидер инноваций на внутренних водных путях, принимает в этом активное участие. По нашему мнению, технологии безэкипажного судовождения могут быть внедрены уже в ближайшем будущем, как первый шаг — на маломерных судах.

Необходимо понимать, что любому внедрению инноваций на транспорте должен предшествовать целый ряд натурных исследований и испытаний. Для проведения такого рода испытаний потребовалось выделить специализированной акватории. Параметры акватории должны позволять проводить испытания и апробацию для всего спектра перспективных безэкипажных судов и объектов, а также отработку технологий беспилотного судовождения в условиях, максимально приближенных к реальным.

Таким образом, на основании исследований, проведенных нашими сотрудниками совместно со специалистами ГУМРФ им. адмирала Макарова, были выбраны две площадки тестовой акватории: в Ладозском озере и на реке Неве.

Расположение акватории именно в Ладозском озере обеспечивает ее связь с Балтийским морем по реке Неве, что позволит проводить испытания техники класса «река-море».

Район восточной части Ладозского озера в Свирской губе будет оборудован средствами навигационной обстановки, уже имеет картографическое покрытие актуализированными электронными навигационными картами, каналами связи, в том числе сотовой связью, что позволяет здесь организовать тестовую акваторию и обеспечить высокий уровень безопасности судоходства при проведении испытаний и апробаций безэкипажных судов.

Средние глубины, как правило, превышают 15 м, грунт в основном песчаный, в зимнее время образуется ледяной покров. Акватория позволит проводить испытания судов всех четырех уровней автономности, согласно классификации IMO.

Испытывать небольшие модели автономных судов в акватории Ладозского озера достаточно нерационально, поэтому логичным решением явилось проектирование дополнительной тестовой площадки, которая и создана на 1371-м км реки Неве. Данная площадка будет оборудована всеми необходимыми техническими средствами, имеет высокую доступность для всех потенциальных участников испытаний. Создание тестовой акватории является перспективным шагом в решении инновационных задач для транспортной отрасли Российской Федерации.

Беседовала Валерия Ангельчева

НАВИГАЦИЯ

ОТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ДО ЧЕРЕПОВЦА

С 1 мая открылась навигация в Новгородской и Псковской областях.

На водных путях Новгородской и Псковской областей, обслуживаемых ФБУ «Администрация «Волго-Балт», 1 мая начата работа средств навигационного оборудования. Общая протяженность водных путей с навигационной обстановкой составляет 710 км, говорится в сообщении Росморречфлота.

Путевыми бригадами Новгородского района водных путей и судоходства — филиала ФБУ «Администрация «Волго-Балт» — было своевременно выполнено траление и обеспечена чистота судовых ходов.

В Новгородской области выставление плавучих знаков проводилось силами 4 обстановочных бригад на реках Волхов, Ловать, Полисть и озере Ильмень. В Псковской области работают 2 обстановочные бригады на реке Великой, Псковском и Чудском озерах. Всего выставлено 371 плавучий навигационный знак.

Волго-Балтийский водный путь представляет собой систему судоходных рек, озер, каналов и гидросооружений на участке Санкт-Петербург — Череповец в составе Единой глубоководной системы европейской части России. Общая протяженность эксплуатиру-

емых водных путей Волго Балта — 4926 км. Основные внутренние водные пути: Волго-Балтийский канал, реки Нева, Малая Нева, Свирь, Волхов, Неман, Преголя, Матросовка, Дейма, Вуокса, Тростянка, Куршский залив, Онежский канал, Ладожское, Чудское, Псковское, Белое озера.

Река Волхов являлась частью древнего торгового пути «из варяг в греки», что шел от Балтийского моря к Черному. Иностранцы купцы двигались от Невы к Ладожскому озеру и обратно по Волхову, который был конечной точкой Вышневолоцкой системы — старейшей искусственной водной системы в России.

На реке расположен ряд исторических городов. Самый известный из них — Великий Новгород. В нижнем течении Волхова находится Старая Ладога — первая столица Древней Руси. Там в прибрежной полосе реки Волхов находятся древние курганы, крепость (музей-заповедник) и иные достопримечательности.

Совместными усилиями ФБУ «Администрация «Волго-Балт», губернатора Ленинградской области, оператора причальной инфраструктуры компании «Конт» и судоходного сообщества с 2018 года

организован регулярный заход в Старую Ладогу круизных судов (в том числе и проектов 301,302) с постройкой там нового причала.

Особую сложность для судоходства на Волхове придают лимитирующие участки как по глубине на порогах, так и по высотным габаритам мостов. Поэтому движение пассажирских теплоходов до Великого Новгорода возможно лишь для некоторых проектов — 646, 463, Q-065 и судов проекта ПКС-180 «Золотое кольцо».

В 2019 году пассажирский теплоход «Сергей Есенин» (проект Q-065, судовладелец — ОАО «Мостурфлот») впервые за много лет прошел по реке Волхов до города Великий Новгород со 109 туристами на борту. Это событие было с большим интересом воспринято как жителями Новгородской области, так и туристами. Надеемся, что этот маршрут продолжит свое развитие и будет востребован в будущем.

Росморречфлот и ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в сотрудничестве с судоходными компаниями и операторами причальной инфраструктуры прикладывают все усилия для развития судоходства по древней русской водной артерии — реке Волхов.



Река Волхов, путь «из варяг в греки». Источник: galactikka.com.

ВИРУС НЕ ПРОЙДЕТ

Экипажам транзитных судов не рекомендовано сходить на берег в Вологодской области.

На территории Вологодской области не рекомендуется выходить на берег членам экипажей транзитных судов, следующих по Волго-Балтийскому водному пути.

Данные рекомендации приняты для предупреждения распространения коронавирусной инфекции (COVID-19).

Напомним также, в Санкт-Петербурге сохраняется неблагоприятная эпидемиологическая обстановка, вызванная распространением COVID-19.

В связи с этим продолжается действие распоряжения ФБУ «Администрация «Волго-Балт» о запрете движения пассажирских судов с пассажирами на борту в пределах административных границ города Санкт-Петербурга.

Добавим также, что в Санкт-Петербурге к патрулированию водных объектов города приступили катера транспортной полиции.



ДАНИИЛ ГЛАДКОВ:

«НАДЗОР ЗА РАБОТОЙ СУДОВ НЕ ПРЕРЫВАЕТСЯ»

О первоочередных задачах сотрудников Ространснадзора в Северо-Западном регионе в условиях пандемии, проекте «Непрерывного мониторинга», работе по контролю за эксплуатацией ГТС на море и на внутренних водных путях в интервью отраслевому portalу «Российское судоходство» рассказал Даниил Гладков, с марта 2020 года исполняющий обязанности руководителя Северо-Западного управления Ространснадзора.



— Даниил Борисович, это первая для вас навигация в статусе руководителя Северо-Западного управления Ространснадзора.

И сразу — в непростых условиях: пандемия, кризис. Какие вы видите первоочередные задачи и как намерены их решать?

— Да, действительно, ситуация в связи с пандемией коронавируса в стране непростая, и, естественно, это отразилось на работе нашего управления. В соответствии с Постановлением Правительства РФ № 438, все плановые проверки юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, проводимые в соответствии с Федеральными законами № 294 и № 117, в этом году отменены. Остаются только внеплановые, основанием для которых являются факты причинения вреда жизни, здоровью граждан либо возникновение чрезвычайных ситуаций. Предлицензионные выездные проверки теперь проводятся только дистанционно с применением фото- и видеоматериалов. Личный прием посетителей в управлении отменен, все документы, заявления подаются только дистанционно с использованием электронных средств связи.

Но, несмотря на все введенные ограничения, работа управления продолжается — лицензии выдаются в срок, надзор за судоходством и мореплаванием осуществляется, основные задачи, возложенные на Северо-Западное УГМРН Ространснадзора, выполняются.

Кроме этого, обращаю внимание руководителей судоходных компаний, что в 2019 году сотрудниками нашего управления в онлайн-режиме, с использованием технологий и программных решений компании «Транзас», велся непрерывный мониторинг передвижения судов в Волго-Балтийском бассейне. В текущем году мы намерены продолжить работу по дистанционному выявлению нарушителей правил плавания.

Хочу особо подчеркнуть, что всем судовладельцам следует предупредить капитанов судов: надзор за ними продолжается!

— **Пилотный проект «Непрерывного мониторинга» будет проходить до конца 2020 года. Как он проходит в вашем управ-**

лении? Каковы промежуточные результаты?

— Да, действительно Проект реализуется и будет проходить до конца 2020 года. Однако в нашем регионе отмечается недостаточная активность судоходных компаний и организаций, эксплуатирующих ГТС, по участию в данном Проекте.

Пользуясь случаем, хочу обратиться ко всем руководителям: данный Проект изначально создан для снятия дополнительной нагрузки с бизнеса в виде проведения плановых проверок контролирующими органами. Проходя самотестирование, вы как руководители будете контролировать вопросы соответствия вашей компании требованиям российского и международного законодательства. У вас появится возможность проверить себя и понять, кто из ваших сотрудников не в полной мере выполняет свои должностные обязанности, и исправить выявленные недочеты

— **Как ведется работа по контролю за эксплуатацией ГТС на море и на ВВП? Выявлены ли в этом году нарушения? Можете ли охарактеризовать основные из них?**

— На данный момент работа по контролю за эксплуатацией ГТС на море и на ВВП ведется дистанционно на основании оперативной информации, поступающей в управление и линейные отделы. Ведется профилактическая работа и оказание консультаций с применением телефонной и электронной связи. Серьезных нарушений до введения режима самоизоляции при проверках организаций, эксплуатирующих ГТС, не выявлено.

— **В период длительных нерабочих дней, вероятно, не проводятся и учения по ЛАРН для компаний и судов, работающих с нефтепродуктами. Не привело ли это к приостановке лицензий?**

— Понимая общую непростую обстановку, капитанами портов согласованы и перенесены сроки плановых учений по ЛАРН для компаний и судов, работающих с нефтепродуктами. Исходя из этого, основания для приостановления действия лицензий для компаний и судов, работающих с нефтепродуктами, на данный момент отсутствуют. Надеюсь, что перенесенные сроки плановых учений никак не повлияют на обеспечение безопасности в их работе.

Беседовала
Валерия Ангельчева

БЕЛОМУТ



РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗАВЕРШАЕТСЯ

Завершены основные строительные-монтажные работы гидроузла Белоомут.

Завершены все основные строительные-монтажные работы второго, основного этапа строительства гидроузла Белоомут в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года. Об этом говорится в сообщении Росморречфлота.

Как сообщает ФГБУ «Канал имени Москвы», после завершения строительные-монтажные работы на плотине, прокладки кабельных трасс и монтажа шкафов управления на 3-й и 4-й секциях плотины началось выполнение пусконаладочных операций на автоматизированной системе управления технологическими процессами (АСУТП) плотины и в диспетчерской административно-бытового здания.

Также полностью завершены демонтаж временной перемычки в верхнем и нижнем бьефах, выполнен демонтаж опор, распределительных поясов, распорок и шпунтовых рядов, для чего был задействован специализированный флот ФГБУ «Морспасслужба».

Завершены работы по благоустройству территории гидроузла, начинается высеивание декоративного газона. На объекте сейчас трудятся более 30 инженерно-технических работников и 100 рабочих при соблюдении необходимых санитарно-эпидемиологических регламентов.

Ключевая задача финишного этапа реализации проекта — качественно и своевременно выполнить пусконаладочные работы по АСУТП плотины. В рамках воплощения дополнительных требований к проекту на территории административно-хозяйственного комплекса предстоит завершить выполнение работ по организованному сбору ливневых, хозяйственно-бытовых стоков и асфальтирование подъездных дорог.

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911–1915 годах по проекту русского инженера Нестора Пузыревского. В течение целого столетия капитального ремонта ГТС на участке не было, что ухудшало судоход-

ные условия на Оке, в связи с чем в 2015 году началась комплексная реконструкция этого сложного гидротехнического объекта, включающая строительство современного судоходного шлюза, капитальной плотины, автоматизированной системы управления, административно-бытового и производственных зданий, а также водозаборного узла с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки.

Заказчиком работ по проекту является Росморречфлот, застройщиком — ФГБУ «Канал имени Москвы», а генподрядчиком с 2019 г. — подведомственное Росморречфлоту ФГБУ «Морспасслужба», выигравшее соответствующую конкурентную процедуру по итогам состоявшихся торгов.

Завершение реконструкции Белоомута позволит кардинально решить проблему мелководья на реке Оке, обеспечить гарантированные судоходные глубины и надежно обеспечить стабильную навигацию для пассажирского и грузового транзитного флота, при этом пропускная способность внутренних водных путей по плану возрастет на 0,91 млн тонн.



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

С ОПЕРЕЖЕНИЕМ СРОКОВ

За первые десять дней навигации через ГТС ФГБУ «Канал имени Москвы» было осуществлено более 800 шлюзований.

Открытие по решению Росморречфлота нового судоходного сезона-2020 на ряде направлений с 20 апреля 2020 года позволило судовладельцам с опережением сроков начать грузоперевозки через Рыбинский шлюз, Москворецкую систему и реку Оку.

В период с 20 по 30 апреля 2020 года по находящимся в ведении учреждения водным путям прошло свыше 380 тысяч тонн грузов. Причем немногим более 370 тысячи тонн в этом объеме пришлось на минерально-строительные материалы, почти 5,5 тысяч тонн составили нефтяные грузы и свыше 2 тысяч тонн — промышленное сырье.

В целом за первые 10 дней навигации через гидротехнические сооружения ФГБУ «Канал имени Москвы» пропущено 1410 единиц флота. В Московском регионе по реке уже перевезено около 5 тысяч тонн грузов, через Москворецкую систему — без малого 120 тысяч тонн, а через среднюю и нижнюю Оку — свыше 200 тысяч тонн.

Из 54 тысяч тонн грузов, перемещенных через Рыбинский участок, 85% заняли минераль-

но-строительные материалы, 5 300 тонн составило нефтяное и свыше 2 тыс тонн — промышленное сырье.

Ключевыми точками получения грузов в нашей столице остаются Северный речной вокзал и причал Беседы, куда поступают, в основном, нерудные сырьевые материалы, такие как песок, щебень и грунт. Песок — основной груз и на реке Оке. Через Рыбинск наряду с металлоломом транзитом проходят промышленные и строительные материалы.

Судя по первым дням открывшейся навигации, география движения грузовых судов чрезвычайно широка: Ярославль, Череповец, Нижний Новгород, Кимры, Санкт-Петербург, Чкаловск, Москва. Это значит, что грузоперевозчики продолжают эффективно использовать удобства и возможности внутренних водных путей, ауполномоченный администратор Московского бассейна ФГБУ «Канал имени Москвы» готово обеспечить надлежащую безопасность судоходства и, соответственно, речного транзита необходимых российской промышленности сырья и материалов.



ПАССАЖИРСКИЕ МАРШРУТЫ

ОТ «БОЧМАНОВО» ДО «ПРИТЫКИ»

В Московской области с 9 мая 2020 года открыта водная пассажирская навигация. Маршруты открыты в Серпухове, Лыткарино и Коломне.

«В весенне-летний период водным транспортом пользуется более 29 тысяч пассажиров, — сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик. — В этом году речная навигация будет организована по трем водным маршрутам, один из которых проходит по Москве реке в районе города Лыткарино, а два других будут организованы на реке Оке в Коломне и в Серпухове. Многие жители ждут открытия пассажирских перевозок, которые позволяют существенно сократить время в пути, минуя использование автобусного и автомобильного сообщения по объездным путям».

Навигация будет доступна для пассажиров до сентября в Коломне и Серпухове и до ноября в Лыткарине.

В Коломне от причала «Бочманово» до причала «Притыка» в выходные и праздничные дни с 07:00 до 10:40 мск и с 17:00 до 20:40 мск будет курсировать теплоход «Москва-108» (120 мест). Протяженность маршрута — 24 км, время в пути — 1 час 40 минут.

В Лыткарине перевозку пассажиров будет проводить катер «Стриж-7» вместимостью 10 человек по маршруту от причала «Андреевский» до причала «Лыткарино». Судно проходит маршрут в 800 м менее чем за 10 минут и будет курсировать с 06:50 до 20:05 мск.

От причала «Серпухов» до причала «Сады» будет курсировать теплоход «Зуша» (60 мест). Протяженность маршрута составит 4 км, время в пути — 40 минут. Теплоход будет совершать шесть рейсов ежедневно, кроме понедельника.

КАМСКИЙ БАСЕЙН

ПО ШЕСТЬ КАМЕР НА НИТЬ

Пермский шлюз начал работу согласно графику.

Пермский шлюз в соответствии с утвержденными сроками работы основных шлюзов на внутренних водных путях России (ВВП РФ) в навигацию 2020 года в границах Камского бассейна ВВП введен в эксплуатацию 5 мая.

Работы II этапа комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна (Пермский шлюз) были завершены в 2019 году.

В том числе реконструкция механического оборудования аварийно-ремонтных ворот и эксплуатационных ворот, технических кабельных потерн, административно-бытовых и производственных зданий, контрольно-измерительной аппаратуры, системы резервного электроснабжения, информационно-диагностической системы БИНГ-3.

Целью реконструкции является восстановление работоспособного технического состояния гидротехнических сооружений с обеспечением нормального уровня безопасности.



Подчеркивается, что работы велись без прекращения судоходства.

Добавим, строительство Пермского шлюза завершено в 1954 году. Шлюз двухниточный, шестикамерный. Две верхние камеры расположены в верхнем бьефе, а остальные — в нижнем бьефе гидроузла.

В каждой из ниток находится по шесть камер, что является одним из главных отличий

шлюза от других аналогичных сооружений, в которых шлюзование проводится в одной-двух камерах.

Наличие двух каналов позволяет одновременно производить шлюзование в обоих направлениях, сверху вниз и снизу вверх, а шестикамерная конструкция позволила снизить нагрузку на гипсоносное русло Камы и снизить расход воды при прохождении через него судов.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

ПО ЕНИСЕЮ И АНГАРЕ

В Енисейском бассейне 157-я навигация открылась без обычных торжеств из-за эпидемиологической обстановки, связанной с эпидемией коронавируса.

На магистральном пути реки Енисей от Красноярской ГЭС до устья реки Ангара судоходная обстановка выставлена и действует с 10 мая, на реке Подкамная Тунгуска — с 3 мая, что дало возможность судоходным компаниям приступить к интенсивному заводу грузов в Эвенкийский муниципальный район.

Налинии реки Енисей от Красноярска до устья реки Мана пригород-

ное пассажирское сообщение действует с 27 апреля, также открыта судоходная обстановка на участке реки Сым 135-й км — устье.

На основном притоке Енисея — реке Ангаре ведутся работы по выставлению судоходной обстановки, там с 15 мая планируется открыть навигацию на самом грузонапряженном участке — от п. Кокуй до устья.

В Енисейском бассейне в теку-

щую навигацию планируется перевезти 5 млн 700 тыс. тонн грузов и 900 тыс. пассажиров.

ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей» несет ответственность за обеспечение безопасного судоходства на обслуживаемых путях общей протяженностью 8280 км, а также перевозку флота Красноярским судоподъемником через плотину Красноярской ГЭС.

ЛОРП

ВСЛЕД ЗА КРОМКОЙ ЛЬДА

На средней Лене еще идет ледоход, а тем временем на верхнем участке набирает темпы навигация-2020.

По мере очищения реки от льда, суда поднимаются вверх за грузом в Осетрово — основной грузообразующий пункт, где открыта судоходная обстановка и уже осуществляется отправление грузов для получателей Республики Саха (Якутия).

В Ленском объединенном речном пароходстве, по состоянию на 12 мая, в эксплуатации находится 29 единиц флота с более 47 тыс. тонн народнохозяйственных грузов, из которых 37 тыс. тонн нефте-

налива и 16 тыс. тонн сухогрузов.

Танкер «Петр Бекетов» с баржей МН-2800 с нефтепродуктами в объеме 3,5 тыс. тонн прибыл в Ленск, где находится в ожидании выгрузки. Из Осетрово два теплохода «Ленанефть» выдвинулись с грузом в Якутск, четыре единицы нефтеналивного флота стоят под погрузкой.

СОТ-1131, груженный лесоматериалами с назначением в Якутск, движется за верхней кромкой ледохода в районе Олекминска.

В Олекминске под погрузку встала баржа МП-2540, которая доставит в Мохсоглоох 2,5 тыс. тонн гипса.

Тем временем в Жатае продолжают работы по предъявлению судов в технической готовности контролирующим органам. Ледоколы «Капан Бабичев» и «Капитан Богатырев» вскрыли протоку для выхода судов ЛОРП из затона Жатайской базы технической эксплуатации флота.

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Росводресурсы профинансируют мероприятия по реабилитации Цимлянского водохранилища.

НАПОЛНИТЬ ЦИМЛЯНСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ

Фактическое наполнение Цимлянского водохранилища (Ростовская и Волгоградская области) в этом году является минимальными за весь период его эксплуатации. Для улучшения состояния водохранилища в рамках федерального проекта «Сохранение уникальных водных объектов» нацпроекта «Экология» ведутся работы по двум направлениям: расчистка самого объекта и впадающей в него реки Кумшак, сообщает пресс-служба Росводресурсов.

После реализации мероприятия «Расчистка от древесного хлама и мусора акватории Цимлянского и Пролетарского водохранилищ» будет повышен рекреационный потенциал и улучшатся экологические условия проживания для более чем 220 тысяч человек. На весь проект Росводресурсы направят свыше 33 млн руб. федерального бюджета на 2020–2022 гг.

Расчистка русла реки Кумшак, впадающей в Цимлянское водохранилище, запланирована в границах Красноярского, Лозновского и Маркинского сельских поселений Ростовской области. Мероприятия по восстановлению водного объекта проходят

в 2018–2020 гг. за счет средств федерального бюджета, предоставляемых Росводресурсами в объеме свыше 24 млн руб. Протяженность расчищенных участков русел реки составит 30 км.

По состоянию на конец 2019 г., уже выполнена выемка донных отложений на 8,3 км реки. Произведена расчистка русла р. Кумшак от растительности и крупногабаритного мусора на протяжении 19 км. Ведутся подготовительные работы для восстановления и закрепления трассы на протяжении 8,6 км.

В настоящее время для восстановления максимального запаса воды в водохранилище принято решение о сохранении минимально допустимого комплексного попуска в нижний бьеф Цимлянского гидроузла расходом 180 м³/с. Это позволит гарантированно обеспечить хозяйственно-бытовое и питьевое водоснабжение населения и объектов экономики на Нижнем Дону.

В 2020 году в рамках выполнения федерального проекта «Сохранение уникальных водных объектов» нацпроекта «Экология» реализуется 73 мероприятия на территории 45 субъектов Российской Федерации.

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

МАЛОМЕРНЫМ СУДАМ УЖЕСТОЧИЛИ ПРАВИЛА



На Братском водохранилище в Иркутской области с 15 мая начался навигационный период.

Братское отделение Госинспекции по маломерным судам в связи с началом навигации напомнило судовладельцам о правилах пользования маломерными судами и ответственности за их нарушение.

«В Кодекс административных правонарушений внесены изменения, которые предусматривают ужесточение наказаний за правонарушения. Так, управление судном, не прошедшим технического осмотра, без бортовых номеров или обозначений, с переоборудованием без соответствующего разрешения или с нарушением норм пассажироместности, ограничений по району и условиям пла-

вания влечет наложение административного штрафа в размере от 5 000 до 10 000 рублей», — сообщил старший государственный инспектор Братского отделения ГИМС Евгений Потапов.

Превышение скорости, несоблюдение требований навигационных знаков, преднамеренная остановка судна в запрещенных местах либо нарушение правил маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков влечет предупреждение, или наложение административного штрафа в размере от 500 до 1000 руб. или лишение права управления маломерным судном на срок до шести месяцев.

ГУМРФ

В ДИСТАНЦИОННОМ ФОРМАТЕ

Дистанционные курсы Морского УТЦ ГУМРФ одобрены THE NAUTICAL INSTITUTE

Морской учебно-тренажерный центр Института дополнительного профессионального образования института ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова получил одобрение британского морского института The Nautical Institute на проведение обучения операторов судовых систем динамического позиционирования (ДП) в дистанционном формате.

Разрешение выдано из-за временного запрета на проведение очных курсов в связи с высокими эпидемиологическими рисками и получено на период до 30 июня 2020 года.

Обучение операторов ДП реализуется в формате вебинара. Учащиеся получают доступ к видеолекциям и презентациям, а также смогут задать вопросы опытным преподавателям-практикам в режиме реального времени.

Морской УТЦ Института ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Ма-

карова с 2007 года является единственным в России международно аккредитованным The Nautical Institute центром подготовки для операторов судов ДП. Здесь прошли обучение 2900 судоводителей, что позволило им получить право работать в международных оффшорных проектах, а судовладельцам — расширить спектр применения своего флота.

Первый курс операторов ДП в новом формате начался 5 мая.

Напомним, что с начала ограничений на очное обучение Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова активно переводит наиболее востребованные курсы в дистанционный формат. Уже доступны новые дистанционные курсы подготовки лоцманов, механиков и электромехаников, работающих на судах с системами ДП, инструкторов и преподавателей морских учебных заведений. В скором времени будут представлены и другие направления обучения.

Институт ДПО ГУМРФ запускает дистанционный курс по обслуживанию судового оборудования динамического позиционирования

Для оказания качественных услуг по обучению специалистов морского транспорта в условиях сложной эпидемиологической обстановки Институт дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова переводит популярный учебный курс для механиков и электромехаников, работающих на судах с системами динамического позиционирования (ДП), в дистанционный формат. Об этом говорится в сообщении вуза.

Учебная программа включает рассмотрение принципов работы, состава и характеристик элементов судовой системы ДП (1, 2 и 3 класса), изучение диапазона систем NAVIS IVCS и Kongsberg, диагностику и поиск неисправностей в системе ДП, а также требования к ежегодным испытаниям и периодическому обслуживанию.

Курс реализуется в дистанционной форме на базе онлайн-платформы для проведения конференций. Учащиеся получают доступ к видеолекциям и презентациям, а также смогут задать вопросы преподавателю в режиме реального времени. Практические занятия, включающие в себя поиск и устранение неисправностей, будут проводиться с использованием оборудования производителей — Navis и Kongsberg. Итоговый сертификат о прохождении обучения можно будет получить по почте.



В Институте ДПО ГУМРФ запущен дистанционный курс обучения рулевых спортивных парусных судов

Учебный центр специалистов водного транспорта Института ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова впервые проводит дистанционный курс для рулевых спортивных парусных судов (СПС). Об этом говорится в сообщении вуза.

Обучение, стартовавшее в формате вебинара в апреле, завершится 7 июля. Его проводит инструктор Николай Смирнов — опытный преподаватель и яхтсмен с 40-летним стажем, участник и победитель многочисленных регат, включая международные.

В учебную программу входит устройство и теория СПС, управление СПС, гидрометеорология, навигация, лодия, международные правила предупреждения столкновения судов в море, спасение и оказание первой помощи, радиосвязь, морское право, правила парусных гонок.

Практические занятия типовой программой Минтранса не предусмотрены. Опытные яхтсмены сдают практический экзамен без дополнительной практической отработки. Однако для желающих (перед сдачей практического экзамена, предшествующего квалификационным испытаниям в АМП) Учебный центр специалистов водного транспорта может обеспечить плавательную практику по запросу в любых объемах — от выходов на несколько часов до походов на 2–5 дней — на базе своих учебных яхт «Полус» и «Акела».

По окончании курса выдается свидетельство, на основании которого петербургские слушатели могут пройти квалификационные испытания в АМП «Большой порт СПб», а иногородние — в дипломном отделе своего города, с последующим получением удостоверения государственного образца Минтранса РФ, дающего право управлять парусной яхтой в России и за границей.

Следующая группа начнет обучение в октябре 2020 года.



Яков Давидович Казанский, инструктор морского УТЦ ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова

ВГУВТ

МЕЙКЕРЫ ПРОТИВ КОРОНАВИРУСА

Аспиранты ВГУВТ судоводитель Роман Пузанков и корабел Дмитрий Шляхтин присоединились к всероссийскому движению мейкеров против COVID-19.

Борьбу с распространением коронавируса в Нижнем Новгороде вступили не только медицинские работники, но и волонтеры, умеющие печатать на 3D-принтерах детали для средств индивидуальной защиты. Свои услуги они предоставляют на добровольных началах, то есть бесплатно.

Движение «Мейкеры против COVID-19» охватило разные города России, и Нижний Новгород не стал исключением. Пока местное сообщество насчитывает чуть более 70 человек. Причем среди них не только производственники (владельцы 3D-принтеров, станков ЧПУ и прочей техники), но и врачи, дающие ценные отзывы по продукции, ее улучшению, а также просто неравнодушные жители,

которые принимают активное участие в логистической помощи. Созданные детали обязательно проходят проверку на качество. Освоив технологии 3D-печати, ребята смогут применять их в Волжском государственном университете водного транспорта.

«Быстро развивающиеся в настоящее время аддитивные технологии уже нашли применение в фундаментальной и прикладной науке всего мира. Не стало исключением и проектирование судовых систем. 3D-печать открывает для ученых, аспирантов и соискателей новые возможности, реализация которых ранее требовала значительных затрат времени и денег,» — рассказывает профессор кафедры ПТМиМР ВГУВТ Дмитрий Мизгирев.

Сейчас Роман и Дмитрий сконцентрировались на производстве лицевых щитков и разгрузок для лицевых масок, так называемых «заушников». Эта продукция идет в медицинские учреждения, которые оставили заявку на сайте makersvsocovid.ru. Кстати, на этом портале представители больниц могут узнать, какие средства дополнительной защиты делают мейкеры в их регионе, указать необходимое количество продукции и оставить заявку на их получение.

«Объемы немаленькие. Нижегородские мейкеры приняли заявки на изготовление более 1600 щитков и сделали около 900. Развезли по больницам около 600. Работать приходится иногда до четырех часов утра», — рассказали Роман и Дмитрий.

Но время на учебу в аспирантуре все равно остается. Роман работает над темой «Особенности маневрирования судов «река-море» плавания, оборудованных винторулевыми колонками» и дистанционно ведет занятия для будущих судоводителей в старейшем

речном училище России — НРУ им. И. П. Кулибина. А Дмитрий работает над созданием системы очистки судовых балластных вод.

Поддерживая инициативу аспирантов, руководство вуза решает вопрос о присуждении им повышенной стипендии.

