

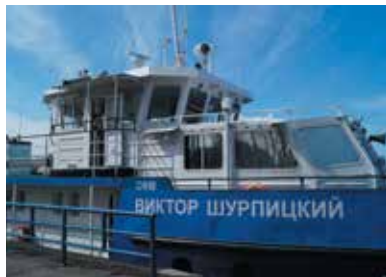


Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный транспорт» награждена орденом Трудового Красного Знамени.

ВОДНЫЙ 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 ВОДНЫМ ТРАССАМ
БЛОКАДНОГО
ЛЕНИНГРАДА**
СТР. 3



**ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА
ОТМЕТИЛИ
С РАЗМАХОМ**
СТР. 8



**ПО ЕНИСЕЮ
НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ**
СТР. 11



Фото пресс-службы правительства Нижегородской области

ГУДОК ПОБЕДЫ НАД ВОЛГОЙ

В Нижнем Новгороде сухогруз проекта RSD59 «Леонид Пестриков» дал финальный гудок Парада Победы.

Построенный на ПАО «Завод «Красное Сормово» сухогруз «Леонид Пестриков» прошел в составе колонны водной техники и дал финальный звуковой сигнал Парада Победы. «Этот звуковой сигнал — знак уважения и благодарности за вклад

в победу горьковчан — фронтовиков и тружеников тыла. Знак того, что в народной памяти навсегда останется подвиг сормовичей, кто не жалея сил трудился в заводских цехах, чтобы обеспечить фронт подводными лодками, снарядами, танками Т-34, которые во многом

предрешили исход Великой Отечественной», — отметил генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин.

В годы Великой Отечественной на «Красном Сормове» построили 26 подводных лодок из 53, произведенных в 1941–1945 гг.

в Советском Союзе, более 20% всех советских танков Т-34, свыше 3 млн снарядов для «Катюш» и других орудий.

Напомним, сухогруз «Леонид Пестриков» спустили на воду 12 февраля 2021 года на «Красном Сормове».

А-НАВИГАЦИЯ

АВТОНОМНОЕ СУДОВОЖДЕНИЕ: ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС

Россия впервые в мире показала реальное автономное судовождение.

Автономное судовождение в реальных условиях первой в мире продемонстрировала международному морскому сообществу Российская Федерация. Видеозапись работы на судне в реальных условиях всего комплекса а-Навигации была показана представителям Международной морской организации в ходе онлайн-конференции по автономной и дистанционной навигации в Москве.

«Россия располагает регуляторными и технологическими активами, чтобы предложить их всем заинтересованным сторонам. Я приглашаю все страны присоединиться к нашему опыту, предоставляющему исключительные возможности для всего

человечества с точки зрения безопасности судоходства», — сказал заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай, пригласив участников конференции посмотреть видеозапись испытаний.

Впервые в мире Россия проводит национальный эксперимент по эксплуатации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов любыми судоходными компаниями и внедряется регулирование.

«В этом году мы завершаем крупномасштабный испытательный проект а-Навигации в реальных условиях и начинаем национальный эксперимент по опытной эксплуатации автономных судов под российским

флагом, — заявил замглавы Минтранса России. — В декабре 2020 года российское правительство, Государственная администрация флага одобрили постановление о проведении такого эксперимента с учетом временных руководящих принципов ИМО по испытаниям морских автономных судов. В соответствии с ним любая судоходная компания сможет оснащать свои суда под российским флагом автономными навигационными системами и эксплуатировать их в своей обычной деятельности в рамках национального эксперимента».

Масштабный пробный проект автономной навигации, являющийся крупнейшим и самым ам-



Фото «Водного транспорта»

бициозным в мире, был запущен в 2019 году группой российских судоходных и технологических компаний, исследовательских центров и университетов под эгидой отраслевого центра «МАРИ-НЕТ». Комментируя российский опыт практической эксплуатации МАНС, и.о. директора Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Минтранса России Виталий Ключев метко

описал будущее а-Навигации: это не «когда», а «как».

Впервые в мире именно российскими специалистами создан полный комплекс технологий автономной навигации, эквивалентный человеку в реальных условиях. Также Россия первой в мире создала и апробирует караванное управление (беспилотный караван), которое раньше никто даже не пытался делать.

Окончание на стр. 5

СОВКОМФЛОТ

ЭКСПОРТНЫМ ГРУЗАМ —
ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Совкомфлот считает возможным увеличить долю перевозок российских экспортных грузов отечественным флотом до 30% к 2030 году. Как передал корреспондент «Водного транспорта», такое мнение в ходе заседания Коллегии Росморречфлота высказал генеральный директор судоходной компании Игорь Тонковидов.

«Весьма актуальным остается вопрос импортозамещения транспортных услуг во внешней торговле. В 2020 году на долю российского флота пришлось около 1,5% экспортно-импортного грузооборота страны. Полагаем, что подобная ситуация не позволяет должным образом обеспечить развитие российского флага и флота, поддержания их конкурентоспособности. В этой связи, по нашему мнению, необходимо поступательно повышать роль российских судоходных и судостроительных предприятий в транспортном обеспечении на-

ционального экспорта. Полагаю, что действенной мерой могло бы стать закрепление приоритетного доступа отечественных перевозчиков к национальной грузовой базе вкуче с обязательством строить суда под эту грузовую базу на отечественных верфях, насколько позволяет их загрузка и технические возможности. Таким образом, рост спроса на перевозки создаст возможности для инвестиций в судостроение и обеспечит нормальный мультипликативный эффект для других секторов национальной экономики... С удовлетворением отмечаем, что базовый сценарий Транспортной стратегии РФ предусматривает увеличение доли национального флота в перевозке грузов до 15,7% к 2030 году. Уверен, что последовательная и системная реализация в России политики, направленной на повышение конкурентоспособности российского флага, позволит добиться даже более амбициозных результатов и нарастить участие отечественного флота в экспортных перевозках углеводородов и других стратегических грузов как минимум до 30% к 2030 году».

ционального экспорта. Полагаю, что действенной мерой могло бы стать закрепление приоритетного доступа отечественных перевозчиков к национальной грузовой базе вкуче с обязательством строить суда под эту грузовую базу на отечественных верфях, насколько позволяет их загрузка и технические возможности. Таким образом, рост спроса на перевозки создаст возможности для инвестиций в судостроение и обеспечит нормальный мультипликативный эффект для других секторов национальной экономики... С удовлетворением отмечаем, что базовый сценарий Транспортной стратегии РФ предусматривает увеличение доли национального флота в перевозке грузов до 15,7% к 2030 году. Уверен, что последовательная и системная реализация в России политики, направленной на повышение конкурентоспособности российского флага, позволит добиться даже более амбициозных результатов и нарастить участие отечественного флота в экспортных перевозках углеводородов и других стратегических грузов как минимум до 30% к 2030 году».

РОСАТОМ

ПЯТЬ ПРИОРИТЕТОВ
РАЗВИТИЯ

До 2028 года арктическим проектам потребуется не менее 40 танкеров и балкеров.

Пять приоритетных направлений развития Арктики — это новый флот, отечественная спутниковая связь, цифровизация, портовая инфраструктура и энергообеспечение, а также совершенствование нормативно-правовой базы. Как передал корреспондент «Водного транспорта», такое мнение высказал заместитель директора дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко на телемосте Москва — Анадырь.

Как рассказал представитель Росатома, госкорпорация сегодня ставит перед собой пять основных задач по развитию Северного морского пути (СМП, Севморпуть). «В первую очередь это наращивание транспортного флота. По нашим оценкам, дополнительная потребность в судах (газовозах, танкерах и балкерах) составит не менее 40 единиц, не учитывая портовый и обеспечивающий флот, необходимый для инвестиционных проектов.

Второй задачей стоит создание отечественной спутниковой группировки, в настоящее время проводится большая работа по определению ее конфигурации. Для нужд СМП приоритетными,

на наш взгляд, являются радиолокационные спутники. Хотелось бы раз в сутки иметь спутниковые фотографии на протяжении всего СМП. Важны опции по инфракрасным и оптическим снимкам. Важным моментом здесь являются спутники связи, которые бы обеспечивали не только связь, но и Интернет».

Максим Кулинко отметил, что спутниковая связь необходима для решения другой задачи — цифровизации СМП.

«В апреле текущего года мы закончим создание концепции единой цифровой платформы сервисов на СМП и видим это как единое цифровое пространство, которое позволит не только получать сервисы в режиме «одного окна», но и стать ступенью к развитию беспилотного судоходства, которое разрабатывается с учетом пилотных проектов Минтранса», — пояснил он.

Одной из важнейших задач, подчеркнул представитель Росатома, является развитие портовой энергетической инфраструктуры.

«Мы видим, что до 2028 года на СМП будет реализовано порядка пяти крупных мегапроектов, а именно — продолжение реали-

зации проектов НОВАТЭК, Тамбейское месторождение, угольное месторождение Сырадасайское, Баимское месторождение и портобукта «Север» в части нефтеналивного терминала», — сказал Максим Кулинко.

Он также отметил, что необходимо совершенствовать тарифную систему и портовые сборы в привязке к современным экономическим условиям.

«Наверное, также стоит внимательно посмотреть на законодательство, которое может создать конкурентные преимущества для транзитных перевозок. Если все эти задачи будут реализованы, то можно говорить, что это будет уже не Северный морской путь, а новая транспортная магистраль евразийского коридора, которая свяжет Санкт-Петербург и Владивосток в единой логистике и единых цифровых сервисах», — добавил представитель Росатома.

По его словам, с тех пор как в 2019 году Росатом был наделен функциями инфраструктурного оператора Северного морского пути (СМП), основной задачей на данном направлении определено совершенствование инфраструктуры для обеспечения вывоза продукции мегапроектов.

РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА

ОБ ИЗБЫТОЧНОСТИ
НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Дублирование и избыточность нормативного регулирования повышают издержки отечественных судовладельцев.

Избыточное регулирование снижает конкурентоспособность российских судоходных компаний. Как передал корреспондент «Водного транспорта», такое мнение в ходе совместного расширенного заседания Коллегии и общественного совета Росморречфлота высказал председатель Совета Российской палаты судоходства, генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

По его словам, одним из примеров является применение к российским судам, полностью отвечающим требованиям Международного Кодекса по охране судов и портовых средств, дублирующих национальных требований в области транспортной безопасности. При этом к судам под иностранным флагом национальные требования РФ не применяются, что ставит российских судовладельцев в заведомо проигрышное положение и отрицательно сказывается на их конкурентоспособности.

Система лицензирования перевозок опасных грузов полностью дублируется существующей системой государственного портового контроля, технического регулирования, подтверждения квалификации экипажей и обязательного страхования ответственности.

Исключение подобного дублирования способно существенно снизить финансовые и организационные издержки судовладельцев и повысить конкурентоспособность российских судов на фрахтовом рынке.

Еще одна проблема — несогласованность законодательства о госгранице России и Таможенного кодекса ЕАЭС.

«В последнее время многие судовладельцы столкнулись с новой практикой таможенных органов по привлечению их к административной ответственности при пересечении границ ЕАЭС в связи с выполнением каботажных рейсов с выходом в исключительную экономическую зону РФ, но без захода в территориальное море иностранных государств и иностранных порты... При этом законодательство о госгранице допускает ее неоднократное пересечение без дополнительных таможенных действий, в том числе без прохождения таможенного контроля, если речь идет о каботажной перевозке без заходов в иностранные порты», — сказал Игорь Тонковидов.

Он отметил, что при этом, с точки зрения российской

таможни, любое пересечение границы Таможенного союза, даже если это каботажный рейс, должно сопровождаться таможенными действиями, аналогичными тому, как если бы судно направлялось в иностранный порт. При этом размер штрафов за нарушение этого требования составляет от 50% до трехкратного от стоимости судна с его конфискацией или без таковой.

Также глава Совета Палаты судоходства подчеркнул заинтересованность отрасли в скорейшем принятии новой редакции Положения о дипломировании экипажей морских судов. «Для работы в условиях арктических морей и на судах, использующих газомоторное топливо, плавсоставу необходимо пройти дополнительное обучение и сертификацию в соответствии с требованиями Полярного кодекса, Кодекса МГТ и Конвенции ПДНВ-78. Парадоксально, что Россия является безусловным мировым лидером в двух указанных областях, однако вопрос сертификации специалистов до сих пор законодательно не урегулирован», — заявил Игорь Тонковидов.



Фото с сайта Совкомфлота

ПО ВОДНЫМ ТРАССАМ БЛОКАДНОГО ЛЕНИНГРАДА

В последнее время в публицистике утверждается мнение, что в блокадном Ленинграде для обеспечения города возможности водного транспорта использовались не в полной мере, причем делалось это намеренно. Мы решили разобраться в вопросе на основе исторических фактов.

До войны снабжение города водным транспортом происходило в основном в обход Ладожского озера — посредством судоходных каналов вдоль него, которые строились еще во времена Петра I. Данные пути снабжения были перерезаны гитлеровцами с захватом Шлиссельбурга в сентябре 1941 года. Тем временем финские войска к середине сентября 1941 года вышли к Свири на значительном ее протяжении, перерезав тем самым Кировскую железную дорогу и Волго-Балтийский путь.

Дорога Вологда — Череповец — Волхов осталась единственной железной дорогой, по которой шло снабжение блокированного Ленинграда, откуда и брала начало «Дорога жизни» через Ладогу. При этом Ладожское озеро простреливалось вражеской артиллерией и авиацией, на озере также действовали военные корабли противника.

Для организации массового завоза грузов водным транспортом по Ладоге необходимо было сделать многое: углубить фарватеры, создать причалы, подвести железнодорожные подходы. О необходимости начала таких работ на Ладожском побережье было сказано в постановлении ГКО от 30 августа 1941 года, то есть еще до начала блокады.

Для приема судов были выбраны огражденная 400-метровым полуразрушенным каменным молом бухта Осиновец в 1,5 км от железнодорожной станции Ладожское Озеро; находящаяся в 3 км от этой же станции бухта Гольцмана и обладавшая эстакадой на одно судно бухта Морье, расположенная севернее. К концу сентября 1941 года уже были построены склады, узкоколейная железная дорога, соединяющая причалы с основной железной дорогой, 2 причала с глубинами на подходах 2,5 м в Осиновце, 2 причала с глубинами 2,5 м и 1,7 м в гавани Гольцмана и защитная дамба в бухте Морье.

Первые две речные баржи с зерном (всего 626 тонн) и мешками с мукой (116 тонн только на второй барже) были приведены уже 12 сентября буксиром «Орел» на осиновецкий рейд. Однако из-за шторма одна баржа утонула, а вторая была выброшена на берег. Впоследствии из-за ладожских штормов было потеряно еще несколько барж, в том числе с людьми на борту. После этих случаев перевозка людей на баржах прекратилась, перевозить их стали лишь на самоходных судах, которые имели ограниченную грузоподъемность.

Порты и суда подвергались ожесточенным налетам авиации противника. За весь октябрь 1941 года на порт Осиновец было совершено 22 авианалета, тогда как на Ленинград за это же время — 18 налетов. 4 ноября 1941 года при попадании авиабомбы у сторожевого

корабля «Конструктор» оторвало носовую часть, в результате погибло около 200 эвакуируемых и членов экипажа.

Именно поэтому до начала ледостава снабжение предпочли также организовать при помощи авиации. Уже 13 сентября 1941 года Военный совет Ленинградского фронта принял постановление «Об организации транспортной воздушной связи между Москвой и Ленинградом», то есть спустя 5 дней после начала блокады.

Говоря о железной дороге, внутри блокадного кольца на 1 октября оставалось 266 паровозов и 12 700 вагонов, значительная часть которых была загружена оборудованием заводов, которое не успели эвакуировать. На 1 декабря 1941 года имелось 252 исправных паровоза, из которых 57 были необходимы для перевозки продуктов в город.

22 ноября 1941 года уже начала действовать автомобильная ледовая дорога, но отдельные суда продолжали доставлять грузы вплоть до 4 декабря 1941 года.

до 15 барж общей грузоподъемностью 12–13 тыс. тонн. Военный совет фронта же определил потребность в 60 барж грузоподъемностью 42 тыс. тонн. Для удовлетворения этих потребностей было начато строительство барж на месте.

Деревянные баржи строились в Сясьстрое, где на территории целлюлозно-бумажного комбината была устроена верфь. За 1942 год верфь изготовила 31 баржу грузоподъемностью по 350 тонн каждая.

В Ленинграде строились и металлические баржи. На ленинградских заводах строились секции, затем их по железной дороге перевозили в бухту Гольцмана на Ладоге, где происходила окончательная сборка судов. Всего в 1942 году было построено 14 металлических барж грузоподъемностью по 600 тонн, из них четыре в июне и шесть в июле. Также ленинградскими заводами было построено 118 металлических тендеров грузоподъемностью 15–25 тонн. Для защиты от нападений вражеской авиации на всех озерных буксирах



Судно «ВИКТОР ШУРПИЦКИЙ» названо в честь одного из руководителей Волго-Балта ветерана «Дороги жизни» В. К. Шурпицкого. В 1941–1943 гг. он организовал работу флота на Ладоге. Фото «Водного транспорта»

Всего за первую блокадную навигацию в Ленинград водным транспортом было перевезено 60 тыс. тонн грузов, из них 45 тыс. тонн продовольствия. В обратном направлении отправлено 10,3 тыс. тонн грузов, эвакуировано 33 тыс. ленинградцев и перевезено около 20 тыс. военнослужащих. От действий противника и во время штормов затонуло 5 буксиров и 46 барж. Многие были повреждены. Отметим, что по состоянию на сентябрь Северо-Западное речное пароходство имело на Волхове и Ладоге 5 озерных и 72 речных буксира, 29 озерных и около 100 речных барж. Таким образом, видно, что потери в баржах были очень значительными.

НАВИГАЦИЯ 1942 ГОДА

По расчетам, в навигацию 1942 года на Ладоге после мероприятий по восстановлению поврежденных судов могло работать



Порт Осиновец в 1941 г. Фото с сайта www.litvek.com

еще совершали отдельные рейсы до 8 января 1943 года.

18 июня 1942 года начал работать построенный за 50 дней топливный трубопровод, проложенный по дну Шлиссельбургской губы до Осиновца. Длина трубопровода диаметром 10 см составила 19 км, по нему за сутки перекачивалось около 300 тонн топлива. Также в сентябре-декабре 1942 года по дну озера был проложен «кабель жизни» — пять силовых электрических кабелей по 20 км каждый, по которым в Ленинград с частично восстановленной Волховской ГЭС шла электроэнергия.

В навигацию 1942 года из Ленинграда водным транспортом было эвакуировано 449 тыс. человек, также на восточный берег озера перевезено 90 тыс. военных и гражданских лиц, не относящихся к эвакуированным. В Ленинград доставлено 20 тыс. гражданских лиц и пополнение — 290 тыс. военнослужащих. Доставлено 745 тыс. тонн грузов, из них 350 тыс. тонн продовольствия.

Всего из города вывезено 305 тыс. тонн грузов, из них 162 тыс. тонн различного оборудования, 85% грузов было перевезено на несамостоятельных плавсредствах. Две трети грузов было доставлено по малой трассе. От бомбардировок и от штормов затонуло или получило значительные повреждения 15 самоходных судов и 40 барж пароходства.

Грузооборот Осиновецкого порта составил в 1942 году 1 млн тонн сухогрузов. Для сравнения:

грузооборот ленинградского Морского порта в 1940 году составил 3,2 млн тонн. Грузоперевозки не только обеспечивали потребности блокадного города, но и позволили создать запас продуктов. Так, на 1 ноября 1942 года в Ленинграде имелось 49 тыс. тонн муки, 17 тыс. тонн зерна, около 14 тыс. тонн крупы и макарон, около 1600 тонн мяса и мясных изделий, 3,5 тыс. тонны рыбы, 2 тыс. тонн животного масла, 1,7 тыс. тонн сахара и 2,5 тыс. тонн кондитерских изделий.

НАВИГАЦИЯ 1943 ГОДА

К навигации 1943 года на Сясьской верфи происходило строительство новых барж, к апрелю их было построено 20 ед. Ледовая трасса прекратила действовать 31 марта, а уже 2 апреля начались водные перевозки по Ладоге, хотя трассы полностью освободились ото льда лишь 26 апреля. В связи с тем, что в 1943 году значительная часть грузов пошла в Ленинград по железной дороге напрямую, минуя Ладогу (благодаря прорыву блокады в ходе операции «Искра»), заметно уменьшились водные перевозки. Всего в навигацию 1943 года было перевезено в Ленинград 240 тыс. тонн грузов и 856 куб м. леса, а также 162 тыс. человек.

Общее количество грузов, перевезенных в Ленинград по «Дороге жизни» за весь период ее действия, составило свыше 1 млн 615 тыс. тонн. За это же время из города было эвакуировано около 1 млн 376 тыс. человек.

Таким образом, можно сделать вывод о несостоятельности утверждений о том, что водный транспорт не был задействован для обеспечения снабжения Ленинграда в годы блокады в полную силу. Факты говорят о том, что в кратчайшие сроки и в условиях военных действий создавались новые порты, железнодорожные ветки, перестраивалась привычная логистика, строились новые суда. Потери от частых ладожских штормов и действий противника также были ощутимы. Водный транспорт внес существенный вклад в обеспечение блокадного мегаполиса, хотя его возможности и были весьма ограничены.

В публикации использованы материалы, подготовленные начальником отдела ОТ и ООС НЛРВПиС (филиал ФБУ «Администрация Волго-Балт»)

А. В. Лобовым

ИЗ ПЕРВЫХ РУК



Алексей Рахманов: «ОСК — ЗА КОНКУРЕНТНЫЕ ЦЕНЫ»

Генеральный директор ОСК Алексей Рахманов в интервью корреспонденту ИАА «ПортНьюс» и «Водного транспорта» рассказал о работе корпорации по линии импортозамещения, намерении сохранять конкурентоспособные ценовые параметры, о решениях, принятых относительно достройки круизного судна «Петр Великий», и сроках сдачи танкера-химовоза «ПортНьюс».

— В ОСК создан дивизион «ОСК-Движение». Алексей Львович, поясните, пожалуйста, сможет ли «ОСК-Движение» стать интегратором соответствующих систем в России?

— У нас есть желание, чтобы «ОСК-Движение» стало управляющей компанией для ряда подразделений корпорации — они могли бы вместе представлять проектную и производственную силу и решать соответствующие вопросы взаимодействия с заказчиком. Поскольку ключевой заказчик у нас внутренний, такой интерфейс будет выполнен через проектные бюро в периметре ОСК. Они будут учитывать все виды и типы оборудования, которые используются для выпуска продукции корпорации. Это первое направление работы нового дивизиона.

Второе направление — это возможность работать с внешним заказчиком, с теми, кому могут понравиться и понадобится наши изделия.

— Как будет проходить интеграция комплектующих в одно изделие?

— Во-первых, нам нужно определить, кто что умеет. Во-вторых, отдать приоритет тем, кто способен проектировать под конкретные требования. Например, сейчас мы обсуждаем новые тральщики, для которых, возможно, понадобится композитная линия вала. На сегодняшний день ее никто не производит, но теоретически могут производить как минимум два предприятия. Эти компетенции предприятий нужно интегрировать в проект на самой ранней стадии.

Если мы видим весь заказ на какой-то период времени, мы можем инвестировать в технологию, либо их создать, либо модернизировать, имея в виду производственную программу корпорации.

Например, предприятия ОСК уже сегодня выполняют заказы по системам пропульсии, линиям вала, гребным винтам. А если еще и винты в 3D печатать начнем, тогда вообще появится новая технологическая линия. И она не должна простаивать.

Поэтому требуется собрать и учесть все заказы — это оптимизирует производство, не будут дублироваться мощности.

— А мнение заказчиков будет учитываться?

— Конечно, как же иначе. Но принципиальная готовность заказчиков строить в России, я думаю, во многом будет зависеть от правительственных решений. Этот механизм может отлично работать через льготы, предоставляемые тем, кто принял решение строить на российских верфях. Это могут быть российские транспортные компании либо лизинговые компании. И этим заказчикам неизбежно придется координировать свои пожелания с нашими возможностями. Иначе мы опять наткнемся на проблемы, которые у нас, например, были с «Петром Великим». Мы согласовывали производителей двигателей для этого судна в течение 4 месяцев, и это отняло время непосредственно у производства. Убежден, что такого рода дебаты нужно оставлять в стороне.

При этом мы понимаем, что нельзя выбиваться из конкурентоспособных ценовых параметров. Если наши предприятия начнут производить те же пропульсивные комплексы в полтора раза дороже, чем на рынке, то такое производство обернется тотальным крахом.

Поэтому перед нами стоит непростая задача: имея рыночные ориен-

тиры, мы должны выполнить оптимизацию производства.

— В беседе с представителями заводов вы недавно сказали, что не будете давать разрешение на резку металла, пока рабочая документация не будет готова на 50%.

— Я такое указание подписал еще два года назад.

— Его выполняют?

— Большинство выполняет, но я бы соврал, если бы сказал, что проблема полностью исчезла. Вот с «Петром Великим» получилось иначе.

— Алексей Львович, раз вы все время возвращаетесь к проекту строительства пассажирского судна «Петр Великий», не могу не спросить о его дальнейшей судьбе. Есть ли решение о какой-либо интеграции с заводом «Красное Сормово» по достройке «Петра Великого»?

— Да. Я думаю, что привлечем «Красное Сормово». Мы рассматриваем возможность командировать в Астрахань часть специалистов из Нижнего Новгорода, которые успешно себя зарекомендовали на строительстве аналогичного судна «Мустай Карим».

— А сроки по «Петру Великому» можно еще раз обозначить?



«ПортНьюс» получился, как авианосец, — мощный красивый танкер!»

— У нас срок очень простой — мы в 2021 году должны закончить строительство парохода.

Заказчик, правда, говорит, что ему пароход в 2021 году не нужен: пандемия, туристы не приехали.

Мы надеемся, что туристический бизнес вернется к своему нормальному состоянию в 2022 году. Хотя никто не может предсказать, как будет развиваться третья волна пандемии, про которую уже много где говорят.

— Руководство компании «ВодоходЪ» заявило о скорых планах начать строительство на заводе «Красное Сормово» пассажирского круизного судна RV-180. Когда может быть подписан такой контракт?

— Действительно, мы готовимся к подписанию предварительного соглашения по этому проекту. Это будет судно меньшего размера, чем «Мустай Карим», переданный «Водоходу» в прошлом году. Полагаю, что этот год мы с нашим КБ «Вымпел» потратим на проект, а со следующего года начнем строить.

— Сколько будет стоить такое судно?

— Если мы договоримся с заказчиком на предмет обязательств по договору, то можно будет обсуждать и главный вопрос — цену.

Пока же не появится проект, я никаких обещаний по поводу цены изделия давать не буду. Сначала — технический проект и панель поставщиков, а также половина рабочей документации по судну. Тогда появляется и цена.

Это цену на серийные заказы можно объявлять в момент подписания контракта. А головные заказы никто в мире не строит по фиксированным ценам. Никто!

У нас уже есть опыт строительства научно-исследовательских судов. Сначала сделали проект, определили состав оборудования и после этого дошли к тендеру по цене.

— Говоря о тендерах, не могу не спросить, почему предприятия ОСК приняли решение не участво-

вать в конкурсе, объявленном ГК «Росатом» на строительство дока?

— Мы не стали подавать заявку на участие в этом тендере, потому что за эти деньги (максимальная цена контракта порядка 5 млрд руб. — Прим. ИАА «ПортНьюс») построить док на территории РФ невозможно. С той спецификацией, которую заявляет «Росатом».

Точно так же мы не пришли на тендеры «Росморпорта» о строительстве ледоколов мощностью 18 МВт. Потому что коллеги обозначают низкие цены и при этом заявляют невероятный объем оборудования, который купить при стоимости евро 90 руб. — невозможно.

— То есть построить док для Росатома можно за рубежом?

— А я думаю, что и за рубежом сейчас не построят. А если и построят, то не очень понятно, как его потом обслуживать.

— Я знаю, что ОСК запускает собственную программу реконструкции доков на судостроительных заводах корпорации. Расскажите немного о ней.

— Наша программа по реконструкции гидротехнических сооружений предприятий ОСК согласована с Минпромторгом и рассчитана на длительный срок. Сейчас она реализуется через кредитную схему Промсвязьбанка на сумму свыше 150 млрд руб.

Например, мы уже приступили к модернизации дока на нашем филиале «35 СРЗ» Центра судостроения «Звездочка».

— В завершение, если позволите, хочу задать вам мой любимый вопрос: когда вы сдадите заказчику компании «Волготранс» танкер-химовоз «ПортНьюс»?

— Со всей ответственностью заявляю, что по 216-му проекту мы построили отличное головное судно. «ПортНьюс» получился, как авианосец, — мощный красивый танкер!

Он уже «живой», успешно выполнил первые заводские ходовые испытания, осталось только сдать систему Российскому морскому регистру судоходства. Сейчас вовсю идет пуско-наладка и готовимся к сдаче заказчику.

ЭКСПОРТ

ПОТЕНЦИАЛ — ВЫШЕ

Экспорт судостроительной отрасли за 2020 год вырос более чем на 40%.

Экспорт судостроительной отрасли по итогам 2020 года, несмотря на пандемию, составил \$734,2 млн, что на 40,7% превышает итоговый показатель 2019 года. Об этом, как сообщает пресс-служба АО «Российский экспортный центр» (РЭЦ), заявил вице-президент РЭЦ Сергей Вологодский.

«Однако мы видим потенциал роста как минимум до уровня 2018 года, в котором общий объ-

ем экспорта составил порядка \$2,1 млрд», — отметил он на конференции, открывшей деловую миссию для производителей рыболовной промышленности, судостроения и морского машиностроения.

По словам Вологодского, основным направлением экспорта судов и плавсредств в 2020 году были страны Европы, на долю которых приходится 53,5% (\$392 млн объемов экспортных поставок, из них Норвегия \$188 млн, Германия

\$91 млн. Кроме того, большой объем поставок был в Республику Корея (\$126 млн).

Он добавил также, что общий объем поддержанного экспорта судов и плавсредств Российским экспортным центром в 2020 году составил \$2,6 млн.

В конференции приняли участие торгпреды РФ: Александр Аникин в Королевстве Норвегия и Александр Абрамов в Королевстве Швеция, обсудившие перспективы экспорта российской судостроительной продукции в Швецию и развитие российско-норвежского сотрудничества в области судостроения.

РАЗРАБОТКИ

ПЕРВЫЙ В РОССИИ НА H₂

Крыловский ГНЦ намерен разработать первое в России судно на водороде к 2024 году.

Крыловский государственный научный центр планирует разработать первое в России судно, использующее водород в качестве топлива, к 2024 году. Об этом, как передал корреспондент «Водного транспорта», журналистам сообщил заместитель директора филиала ЦНИИ СЭТ по направлению водородной энергетики Игорь Ландграф.

По его словам, речь идет о небольшом экскурсионно-прогулочном суд-

не. Работа над проектом будет проводиться по линии Минпромторга.

Кроме того, Центр разработал концептуальный проект буксира на топливных элементах с резервным питанием от аккумуляторной батареи.

Крыловский государственный научный центр — крупнейший в России институт, выполняющий работы для военно-морского флота и гражданского судостроения. Основан в 1894 году.

СВЯЗЬ

«ПОЛЯРНЫЙ ЭКСПРЕСС» ДО ВЛАДИВОСТОКА

Строительство трансарктической ВОЛС Мурманск — Владивосток начнется в мае — начале июня 2021 года.

Строительство трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи (ВОЛС) Мурманск — Владивосток начнется в мае — начале июня 2021 года. Об этом, как передал корреспондент «Водного транспорта», сообщил заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай в ходе пресс-конференции по презентации проекта.

Проект реализуется под эгидой Минтранса России, Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) и при помощи двух его подведомственных организаций — ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Морсвязьспутник». Головным исполнителем по строительству ВОЛС определено АО «Управление перспективных технологий».

Реализация проекта позволит подключить к новой подводной магистрали связи районы арктического побережья и Дальнего Востока и будет способствовать цифровой трансформации отрасли водного транспорта. Проект реализуется в целях выполнения Указа президента РФ «О стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».

«Уникальный проект трансарктической магистральной подводной волоконно-оптической линии связи (ВОЛС) Мурманск — Владивосток получил название «Полярный экспресс». Общая протяженность линии составит 12650 км, она будет проложена по географически кратчайшему и не имеющему аналогов маршруту между Европой и Азией», — сказал Александр Пошивай.

Он напомнил, что в мае 2021 года РФ примет на себя обязанности по председательству в Арктическом совете на новый двухлетний цикл. «Реализация данного проекта, в том числе в рамках международного сотрудничества с другими участниками Арктического совета, станет значимым вкладом России в мировую информационную инфраструктуру», — отметил заместитель министра транспорта Российской Федерации.

Как рассказал генеральный директор компании АО «Управление перспективных техноло-

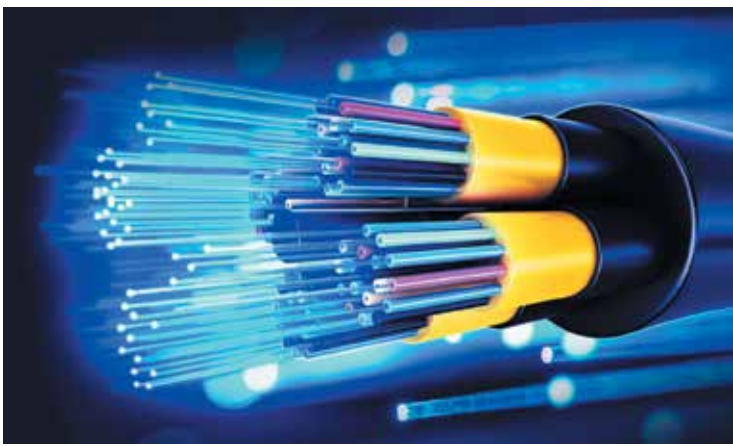
гий» Алексей Стрельченко, строительство первого участка сети трансарктической магистральной подводной ВОЛС от Териберки до Амдермы должно завершиться в 2022 году. К настоящему времени в Териберке уже создана береговая инфраструктура, выполнены прибрежные работы и проектирование.

«Параллельно сейчас идут работы по проведению изысканий дальше — это Диксон и Тикси. В 2025 году мы должны под ключ выполнить работы по подключению Диксона и Тикси к Мурманску (Териберка). Также разворачиваются работы по дальнейшему развитию проекта, который мы должны закончить к 2026 году. То есть работы по подключению и прокладке всей магистральной линии по трассе СМП и Дальнем Востоке», — уточнил Алексей Стрельченко.

По его словам, в работе по созданию этой линии будет участвовать 9 судов: из них 4 изыскательских, 2 судна обеспечения и 2 кабелеукладчика.

Говоря об особенностях строительства, Алексей Стрельченко пояснил, что выход с суши будет проведен методом горизонтального направленного бурения. Дальше основная трасса будет прокладываться, в основном, путем заглубления кабеля на глубину 1,5 м, а там, где это невозможно по геологическим и другим причинам, будет использоваться усиленный кабель с двойной броней на разрыв до 50 тонн.

По его словам, оператор трансарктической магистральной подводной ВОЛС ФГУП «Морсвязьспутник» в настоящее время ведет переговоры с потенциальными партнерами для обеспечения стыковки системы «Полярный экспресс» с существующими национальными и международными магистральными сетями, а также привлечения потребителей.



СУДОСТРОЕНИЕ

ПЕРВЫЕ ЛЕДОКОЛЫ НА СПГ

В России намерены строить инновационные двухтопливные ледоколы.

Росморпорт объявил о строительстве двух инновационных двухтопливных ледоколов мощностью 12–14 МВт проекта 23620, ледовый класс — Icebreaker 7. Суда такого типа в России еще не строились.

Суда будут способны проходить льды до 1,5 м, иметь неограниченный район плавания и смогут круглогодично эксплуатироваться в Балтийском, Белом, Баренцевом морях и морях Тихоокеанского бассейна. Это первый российский проект ледокола с энергоустановкой, способной работать

на сжиженном природном газе (СПГ). Использование экологически чистого топлива позволит снизить выбросы в атмосферу углекислого газа на 20–30%, оксидов азота — более чем на 90%, оксидов серы и твердых взвешенных частиц — на 100% в сравнении с судами на традиционном тяжелом топливе.

Ледокол проекта 23620 также является первым в мире ледоколом на СПГ с системой динамического позиционирования DYNPOS-2.

МАТЕРИАЛЫ

ДЛЯ УСТОЙЧИВОСТИ К КОРРОЗИИ И ЭКСТРЕМАЛЬНЫМ УСЛОВИЯМ



Фото motovilikha.perm.ru

Томская компания «Нанокерамика» будет выпускать инновационные материалы для повышения свойств сталей, из которых производятся суда, в том числе подводные лодки; на опытном участке уже начался монтаж оборудования.

«В 2022-м планируем начать отгрузку продукции — нитридсодержащих материалов для повышения свойств сталей морского назначения», — сказал заместитель директора по науке компании Илья Жуков.

Он уточнил, что в 2020 году «Нанокерамика» выиграла грант на разработку технологии и организацию малотоннажного производства материалов для инновационного судостроения. Конкурс проходил в рамках дорожной карты «Маринет» Национальной технологической инициативы.

Технология предполагает «пересборку» судостроения в РФ: акцент предполага-

ется сделать на конкурентоспособные, нишевые суда с высоким уровнем наукоемкости, например, подводный транспорт и скоростные пассажирские суда, корабли на альтернативных источниках энергии. Конкретно в Томске будут выпускаться лигатуры — специальные добавки для выплавки высокоазотистых нержавеющих сталей.

«Добавление их в сплав придает важные для морской техники свойства — повышенную коррозионную стойкость, работоспособность при эксплуатации в экстремальных условиях Крайнего Севера и так далее», — пояснил Жуков.

А-НАВИГАЦИЯ

АВТОНОМНОЕ СУДОВОЖДЕНИЕ: ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС

Начало на стр. 1

Испытания во ФГУП «Росморпорт» включают в себя уникальный эксперимент: пульт дистанционного управления установили не на берегу в офисе судоходной компании, а на борту другого судна. Такая конфигурация может быть полезна в определенных условиях, например, в Арктике, когда станция дистанционного управления располагается на борту ледокола, ведущего караван полностью беспилотных судов, следующих

за ледоколом. Такая концепция беспилотного каравана судов, возглавляемого одной станцией управления на борту другого судна, вызвала интерес у представителей ИМО. Директор отдела безопасности мореплавания ИМО Хейке Деггим поддержала идею беспилотного каравана: «Мне было особенно интересно услышать об усилиях России в отношении операций беспилотного каравана. Это очень интересная концепция».

Представляя достижения России в продвижении автономной навигации, Александр Пинский, автор и руководитель проекта a-Navigation, призвал объединить практический опыт, накопленный всеми заинтересованными сторонами, ради повышения безопасности на море, чтобы избежать уже допущенных ошибок.

«Я рад видеть прогресс России в области проведения испытаний по автономному судоходству и выступаю за обмен информа-

цией», — добавил председатель рабочей группы отдела безопасности мореплавания ИМО Хенрик Тунфорс.

В заключение конференции представитель ИМО Хейке Деггим отметила достижения и прогресс российских коллег в продвижении a-Навигации. «Мы увидели своими глазами, что Россия продвинулась гораздо дальше по многим вопросам, нежели ИМО. Более того, были изучены вопросы, которых мы даже еще не касались», — сказала г-жа Деггим. — Я очень надеюсь, что техническая работа будет продолжена в целях развития автономного судоходства, предложения России будут рассмотрены».

Хейке Деггим обратила внимание, что необходимо отдельно изучать риски для безопасности мореплавания при использовании ограниченного количества экипажа на борту и в его отсутствие.

Онлайн-конференция по автономной и дистанционной навигации была организована Министерством транспорта Российской Федерации при поддержке ИМО и в партнерстве с Отраслевой ассоциацией MARINET и Центром продвижения a-Навигации «MARINET RUT». Конференция собрала около 100 экспертов из различных судоходных и инженерных компаний, регулирующих органов и исследовательских центров по всему миру.



ПРОГНОЗЫ



СЕЗОН НАДЕЖД

В Санкт-Петербурге пассажирские судоходные компании встретили навигацию-2021 без численных потерь.

В Санкт-Петербурге, несмотря на пережитый кризис 2020 года, количество основных судоходных компаний, которые оказывают услуги по перевозке водным транспортом пассажиров, осталось прежним.

В навигацию 2021 года в городе будет функционировать 19 причалов общего пользования. Найти ближайший теперь не составит труда — совместно с Яндекс-картами была создана интерактивная карта, на которой отмечены маршруты и причалы. В этом году на работу выйдут 370 подготовленных спасателей, это поможет уменьшить количество несчастных случаев на воде.

Прогнозы на предстоящий сезон очень оптимистичные, предположительно судоходные компании перевезут около 3 миллионов пассажиров за навигацию — при расчете был учтен рост туристической активности во время Чемпионата Европы по футболу.



НАВИГАЦИЯ-2021

ВДОЛЬ ПО ОСНОВНОЙ ТРАССЕ

На основной трассе Волго-Балта открыта навигация-2021.

В соответствии с распоряжением Росморречфлота с 30 апреля 2021 года открыта навигация на основной трассе Волго-Балтийского бассейна ВВП от Санкт-Петербурга до Череповца. Основная трасса с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой навигационной обстановкой протяженностью 805 км проходит в границах Санкт-Петербурга, Ленинградской и Вологодской областей и включает в себя Неву, южную трассу Ладожского озера, Свирь, Водораздельный канал и Шексню.

Силами 20 обстановочных бригад проведено сплошное траление,

вооружены береговые и выставлены плавучие навигационные знаки.

На всем протяжении основной трассы от Санкт-Петербурга до Череповца установлена единая гарантированная глубина 4,0 метра, что позволит проходить судам с осадкой до 3,75 метра.

Общая протяженность обслуживаемых внутренних водных путей обстановкой в Волго-Балтийском бассейне в текущую навигацию составит 3 559,6 км, из которых с гарантированными габаритами — 3 012,6 км.

Караван судов из 8 единиц АО «Судоходная Компания «Волж-

ское пароходство» 29 апреля встал на рейдах Череповца, в их числе 2 теплохода, осуществляющих доставку груза металла в направлении Балтики.

В 9-00 30 апреля 2021 года началась плановая работа шлюзов по пропуску судов. Первым на 8-м шлюзе Шекснинского гидроузла был прошлюзован баржебуксирный состав «ОТ-2446» + секция 229, следующий в Карелию на погрузку щебня.

Со стороны Балтики первой прошлюзована на Нижне-Свирском шлюзе грунтоотвозная шаланда «СБ-1640», следующая перегонным рейсом в Кострому.



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ

УЛУЧШИТЬ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВВП БАСЕЙНА

Администрация «Волго-Балт» до 2030 года намерена улучшить судоходные условия на 11 участках протяженностью 467 км.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» запланировало до 2030 года ряд мероприятий по улучшению характеристик судоходных путей в границах Волго-Балта. Работы согласованы с Росморречфлотом. Об этом в ходе заседания Общественного совета Волго-Балта сообщил руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков.

Работы запланированы на 11 участках водного пути в границах Волго-Балта и будут направлены на улучшение категорий судоходных путей, а также увеличение гарантированных глубин. На шести участках проведут дноуглубительные работы.

Заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Виталий Рудых рассказал более подробно о некоторых участках, где будут улучшены характеристики судового пути:

- река Волхов (исток оз. Ильмень — д. Пчева) протяженностью 151 км;
- река Волхов (д. Пчева — НБ Волховского шлюза) протяженностью 46 км;
- реки Кема и Шолопасть (причал Новокемский — устье р. Ковжа) протяженностью 4 км;
- река Нарва (г. Ивангород — устье (Финский залив)) протяженностью 13 км;
- Приладожские каналы — Нововосвирский, Новососянский (пос. Свирица (169 км) — г. Новая Ладога (111 км)) протяженностью 58 км;
- Приладожские каналы — Нововоложский (г. Новая Ладога

(111 км) — Ковш слипа (3,6 км)) протяженностью 107,4 км;

- Приладожские каналы — затон Невско-Ладожского района водных путей и судоходства (Ковш слипа (3,6 км) — г. Шлиссельбург) протяженностью 3,6 км;

- Онежский канал (пос. Вознесенье — основной судовый ход Волго-Балтийского канала 887,6 км) протяженностью 67 км;

- Кобонский канал (Новоладожский канал — Ладожское озеро) протяженностью 5 км.

Как мы сообщали ранее, в навигацию 2020 года на всем протяжении Волго-Балта была обеспечена осадка 375 см. В границах бассейна работало около 200 судовладельцев, было перевезено 14,7 млн тонн грузов, что немного ниже уровня 2019 года.

Первое заседание Общественного совета Волго-Балта

прошло 15 апреля в ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. В состав Общественного совета вошли представители руководства ФБУ «Администрация «Волго-Балт» во главе с руководителем Федором Шишлаковым, представители правительств Санкт-Петербурга, Ленинградской области, Псковской, Вологодской, Новгородской, Калининградской областей, ГОА УДО «Морской центр капитана Варухина Н. Г.», Северо-Западной транспортной прокуратуры, Северо-Западного управления Госморречнадзора, Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга и семи коммерческих предприятий, ведущих бизнес в бассейне Волго-Балта: Волжское пароходство, СК «Морвенна», «Пассажирский Флот», «Череповецкий порт», «Балтспецфлот», «УК «Карелкамень», «ПОЛА РАЙЗ».



Фото с сайта Росморречфлота

ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ 2021

21-24 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2021

16-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

30 000 м² ПЛОЩАДЕЙ	24 720 ПОСЕТИТЕЛЕЙ	654 ЭКСПОНЕНТА
64 РОССИЙСКИХ И ЗАРУБЕЖНЫХ СМИ	29 СТРАН- УЧАСТНИКОВ	39 ТЕМАТИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЙ

**СПЕШИТЕ ЗАБРОНИРОВАТЬ
ЛУЧШИЕ МЕСТА!**

nevainter.com

Контакты:
По вопросам участия в выставочной экспозиции:
Тел.: +7 (812) 321-26-76,
Электронная почта: info@nevainter.com

По вопросам участия в деловой программе:
Марина Титова — Программный директор
Электронная почта: m.titova@nevainter.com

ОНЛАЙН-ОТСЛЕЖИВАНИЕ

СБЕРЕГУТ ВРЕМЯ И СРЕДСТВА

В Череповецком порту установлена онлайн-система отслеживания судов.

Онлайн-программа отслеживания судов, позволяющая автоматически отслеживать скорость движения, расход топлива, а также круглосуточно онлайн контролировать местонахождение теплохода, установлена на каждом судне Череповецкого порта.

«На каждом теплоходе такая система. Она позволяет оптимизировать время в пути и расход топлива, а значит, экономить средства компании», — отметил генеральный директор Череповецкого порта Максим Новаченко.

Череповецкий порт входит в региональный проект развития бизнеса «Концепция роста».

«По проекту предприятие получило федеральные средства на внедрение системы менеджмента качества и инструментов бережливого производства. Одно из таких решений — как раз автоматизированная программа контроля движения флота. Заказчик — компания «Северсталь», — рассказал президент регионального отделения Союза промышленников и предпринимателей, директор по ремонтам дивизиона «Северсталь Российская сталь» и ресурсных активов Сергей Добродей.

Флот Череповецкого порта перевозит лес, уголь, металл и техническую соль. В 2020 году грузооборот череповецкого порта превысил 1 млн тонн грузов.

ОАО «Череповецкий порт» — один из самых крупных речных портов Волго-Балтийского водного пути и Северо-Западного бассейна, обеспечивающий потребности в перевозках грузов более 15 крупных областей России. Суда порта работают от Санкт-Петербурга (включая Ладожское, Онежское озера), Москвы и Верхней Камы до Астрахани и портов Азовского моря.

ПРИЧАЛ

ЗАКОНЧИТСЯ НЕРЕСТ — НАЧНЕТСЯ СТРОЙКА

В Кировске на Неве планируют построить причал для пассажирских судов.

Строительство причала для приема пассажирских судов на реке Неве возле музея-заповедника «Прорыв блокады Ленинграда» (г. Кировск, пандус Ладожского моста, Ленинградская область) начнется в июне 2021 года. Об этом в ходе в ходе заседания Общественного совета Волго-Балта сообщил председатель Комитета по транспорту

Ленинградской области Михаил Присяжнюк.

«Как только нерест закончится, начнется стройка. Ориентировочно — 15 июня», — сказал он.

Глава областного Комитета по транспорту напомнил, что за последние 3–4 года в Ленинградской области построено 7 причалов для приема пассажирских и круизных судов, в том числе причалы в Ста-

рой Ладоге, Киришах, Дубровке и на острове Коневец.

Михаил Присяжнюк сообщил, что Ленинградская область выстраивает тесные взаимоотношения с соседними регионами. Так, в частности, рассматривается возможность организации строительства пассажирских причалов в Новгородской области и Республике Карелия; ведутся переговоры с Финляндией о приеме в Санкт-Петербурге и Ленобласти до 10 тыс. судозаходов разного класса.

Обновленный музей-заповедник «Прорыв блокады Ленинграда» был открыт президентом России Владимиром Путиным в день 75-летия прорыва блокады Ленинграда 27 января 2018 года. Ежегодно мультимедийный комплекс посещают 225 тыс. туристов из России и из-за рубежа.

Фото с сайта музея-заповедника «Прорыв блокады Ленинграда»

КРУГЛЫЙ СТОЛ

ОТДАЛЕННАЯ МЕДИЦИНА И СУДОВЫЕ МЕДИКИ

Проблемы морской медицины обсудили на «круглом столе» в Санкт-Петербурге.

В Санкт-Петербурге состоялся первый «круглый стол» по морской медицине. В мероприятии, организованном Ассоциацией «Институт отдаленного здравоохранения», принял участие главный врач Морской спасательной службы Иван Лепетинский.

«Круглый стол» был посвящен проблемам в организации медицины на объектах морской деятельности в России.

Отмечается, что в этой области за последние десятилетия накопился ряд проблем, нерешенность которых «оказывает существенное влияние на эффективность морской деятельности в целом». В обсуждении участвовали представители научно-исследовательских организаций, ведущих университетов, провайдеров медицинских услуг и бизнеса.

Участники «круглого стола», в числе которых были Морская спасательная служба, ПАО «Совкомфлот», ОАО «РЖД», компании «Фертоинг», «Волгафлот», «Росмор-

порт», «Медтехника СПб» и «Поток», обсудили проблемы морской медицины, заостряя внимание на нерешенных аспектах.

Проект резолюции, сформированный по итогам «круглого стола», будет передан Ассоциацией «Интот-здрав» в органы законодательной и исполнительной власти. В резолюции было решено провести отдельное заседание по проблемам морской медицины с привлечением ведущих отечественных и зарубежных специалистов. Это заседание состоится на III Международной

конференции по удаленному здравоохранению в сентябре 2021 года в Томске.

Кроме этого, на III–IV квартал текущего года намечено проведение следующего «круглого стола» по вопросам нормативно-правового регулирования системы медицинского обеспечения моряков. Также участники решили продолжить совместную работу по разработке образовательных программ подготовки персонала судов по оказанию экстренной и неотложной помощи.



Фото с сайта Морспаслужбы

ФЕСТИВАЛЬ

ПОБЫВАТЬ НА ЛЕДОКОЛЕ, ПОВАЛЬСИРОВАТЬ С БУКСИРОМ



Фото с сайта Росморречфлота

В Санкт-Петербурге прошел восьмой Фестиваль ледоколов.

Восьмой Фестиваль ледоколов в Северной столице открылся в праздничный День Весны и Труда. В этом году мероприятие прошло в рамках празднования открытия туристического сезона в Санкт-Петербурге. Ледоколы Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» «Капитан Николаев», «Иван Крузенштерн» и «Капитан Зарубин», завершив обеспечения ледокольных проводок в Финском заливе, прибыли в центр города и пришвартовались у набережной Лейтенанта Шмидта. Вместе с ними участниками водного шоу стали также готовые принять на борту жителей и гостей города ледокол-буксир «Невская застава» и ледокол-музей «Красин».

На протяжении двух дней на ледоколы был организован бесплатный доступ для всех желающих. Посетителей встречали члены экипажей, а также курсанты Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и Санкт-Петербургского государственного морского технического универси-

тета. Посетители ледоколов ознакомились с устройством судов этого типа, различными миссиями этих судов, организацией службы и жизни на борту.

Кульминацией фестиваля стал традиционный вальс буксиров. Несколько буксиров синхронно кружились в танце под мелодии знаменитых вальсов, выпуская мощные водяные фонтаны.

Фестиваль с участием ледоколов Росморпорта проводится с 2014 года и, несмотря на непростую эпидемиологическую обстановку, пользуется популярностью не только среди петербуржцев. Посмотреть на этих ледовых тружеников морей специально приезжают из многих городов. Главная задача мероприятия — продемонстрировать статус России как великой морской державы, а Санкт-Петербурга, в свою очередь, как ее морской столицы.

Ледокольная группировка ФГУП «Росморпорт» является крупнейшей в мире. Всего в состав ледовой флотилии предприятия входят 36 ледоколов и ледокольных буксиров различной мощности.



Фото с сайта Росморречфлота



В НОВОМ ФОРМАТЕ

ФЛОТИЛИЯ
SAFE TRAVELS

В пассажирскую навигацию-2021 в Москве открылись маршруты в новом формате.

В новом сезоне гостей и жителей Москвы ждут как уже полюбившиеся экскурсии, так и новые маршруты. Так, планируется запуск кругового маршрута от причала Парка Горького с разворотом у «Зарядья», без промежуточных остановок. Прогулка продлится 50 минут. Кроме того, подготовлены различные тематические экскурсии с квизами.

Туристам предлагается также маршрут с остановками на пяти причалах в центре города, к их услугам — аудиогиды на шести языках, телескопическая крыша для панорамного обзора и более 50 достопримечательностей. Рейсы начинаются каждые полчаса. Все билеты, как на 24, так и на 48 часов, можно приобрести онлайн.

«Открытие пассажирской навигации олицетворяет собой начало летнего туристического сезона в Москве. Речные прогулки пользуются особой популярностью среди жителей и гостей столицы. Одна из главных новинок этого сезона — экскурсии по воде в формате Hop-On Hop-Off. Турист, покупая билет на 24 или 48 часов, получает возможность выходить на любых предусмотренных остановках, гулять по городу, после чего снова вернуться к прогулке по воде. Такой подход соответствует лучшим мировым практикам и сделает Москву еще более доступным и привлекательным городом для туристов», — рассказала Татьяна Шаршавицкая, заместитель председателя Комитета по туризму.

Узнать подробности о речных прогулках поможет цифровой сервис Russpass. А на медиаплатформе #Москвастобой можно найти цикл онлайн-экскурсий, посвященных необычным фактам о водных артериях столицы.

Важное внимание уделяется безопасности туристов. Москва присоединилась к международной программе Safe Travels. Это первая глобальная инициатива в сфере безопасности путешествий на фоне пандемии, выдвинутая Всемирным советом по путешествиям и туризму в 2020 году. Знак Safe Travels уже получила флотилия, курсирующая по Москве-реке. Это значит, что на всех судах соблюдаются необходимые санитарные требования.

Московские причалы и набережные также готовы к открытию навигации. Специалисты комплекса городского хозяйства заменили изношенные резиновые причальные отбойники и провели локальный ремонт гранитных и бетонных оснований причалов. Кроме того, обновили разметку ограничительных линий и указателей движения на посадку и высадку.

ПАРАД СУДОВ

ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА
ОТМЕТИЛИ С РАЗМАХОМ

В Москве к открытию пассажирской навигации приурочили парад судов.

В Москве на причале Парка им. Горького состоялась церемония открытия 88-й пассажирской навигации, в рамках которой прошел парад судов. Как передал корреспондент «Водного транспорта», в параде приняли участие около 50 судов.

Как сказала на официальной церемонии директор ассоциации «Союз судоходных компаний» Юлия Рукша, несмотря на пандемические ограничения, столичной отрасли пассажирского речного транспорта удалось сохранить потенциал. Флот и инфраструктура

Москвы полностью готовы к новому туристическому сезону.

По ее словам, кризис удалось пережить без потерь, участники рынка сохранились в том же составе благодаря собственным резервам и господдержке. Юлия Рукша также отметила, что к новому сезону муниципальные власти провели работы по обновлению береговой инфраструктуры. Что касается эпидемиологических ограничений, то в нынешнем сезоне продажа билетов на суда будет ограничена — до 50% от количества посадочных мест.

Первый заместитель руководителя ФГБУ «Канал им. Москвы» капитан Московского бассейна внутренних водных путей (ВВП) Владимир Штурмин подтвердил, что вся инфраструктура Канала им. Москвы полностью готова к проведению очередной пассажирской навигации. «Все гидротехнические сооружения прошли межнавигационный ремонт. 155 единиц технического флота прошли текущий ремонт. Для обеспечения безопасности судоходства будет использовано 3583 навигацион-

ных знака», — сказал капитан бассейна.

В торжественной церемонии с приветственными речами также выступили президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, начальник отдела внутреннего водного транспорта Росморречфлота Александр Ключкин, заместитель руководителя ФГБУ «Гормост» Артур Ладзин, начальник управления — главный госинспектор Госморречнадзора Александр Яшкин, директор московского филиала Российского речного регистра Валерий Белоусов.



Фото «Водного транспорта»

МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

В ЛЫТКАРИНЕ И КОЛОМНЕ

В Московской области открылась пассажирская навигация.

Регулярные пассажирские перевозки в Московской области в навигацию-2021 организованы по трем маршрутам: по Москве-реке в районе Лыткарина, на реке Оке в Коломне и в Серпухове, сообщил министр транспорта и дорожной инфраструктуры региона Алексей Гержик.

«Многие жители ближайших населенных пунктов ждут открытия водной навигации. Водные перевозки позволяют существенно сократить время в пути, минимизируя использование автобусного

и автомобильного транспорта. За сезон водной навигацией в Подмосковье пользуется более 29 тысяч пассажиров», — отметил Алексей Гержик.

В Коломне от причала Бочманово до причала Притыка в выходные и праздничные дни курсирует теплоход «Москва-108», рассчитанный на перевозку 120 человек. Протяженность маршрута составляет 24 километра, а время в пути — 1 час 40 минут. Маршрут будет работать до 26 сентября.

В Лыткарине перевозку пассажиров будет осуществлять катер

«Стриж-7» вместимостью 10 человек по маршруту от причала Лыткарино до причала Андреевское. Судно проходит маршрут в 800 метров менее чем за 10 минут. Маршрут будет работать до 20 ноября.

От причала Серпухов до причала Сады будет курсировать теплоход «Зуша» на 60 мест. Протяженность маршрута составит 4 километра, время в пути — 40 минут. Теплоход будет совершать шесть рейсов ежедневно, кроме понедельника. Маршрут будет работать по 30 сентября.

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

РЫБИНСК ЖДЕТ КРУИЗНИКОВ

В сезон 2021 года Рыбинск ожидает около 125 заходов теплоходов с туристами.

Первым туристическим теплоходом, прибывшим в Рыбинск Ярославской области в навигацию-2021, было судно «Михаил Танич» с 200 пассажирами на борту. «В прошлом году в Рыбинске сделали остановку 85 теплоходов. С учетом ограничительных мер цифра средняя. В этом году ожидаем рост туристов, кото-

рые придут в наш город по воде. 125 теплоходов — прогнозные цифры, но не окончательные», — рассказала начальник Управления культуры городской администрации Марина Воронина.

С представителями турфирм уже обсудили все возможные маршруты для показа. Все они различны по формату и составлены

с учетом длительности остановки теплоходов. Гостям города будут предложены новые экскурсии и экспозиции. Так, в Рыбинске открылся уникальный интерактивный макет, посвященный затопленной Мологе. В честь 950-летия Рыбинска разработано несколько разных вариантов посещения Усть-Шексны.



Фото с сайта администрации Рыбинска

В БУРЛАЦКОЙ СТОЛИЦЕ И ТЕПЛОХОД «БУРЛАК»

Новый пассажирский теплоход придет в Рыбинск к августу.

В Рыбинске выбрали название пассажирского теплохода, приобретенного для города в начале апреля 2021 года. Жители города предложили назвать речное судно «Бурлак». Это название поддержало и экспертное сообщество. По информации пресс-службы администрации города, в настоящее время судно находится в порту Ульяновск. Ожидается, что судно придет в Рыбинск к августу, когда будет отмечаться День города.

Изначально жителям Рыбинска было предложено на голосо-

вание пять вариантов названий: «Рыбинск», «Усть-Шексна», «Федор Ушаков», «Волга» и «Чайка». В комментариях один из пользователей предложил еще одно имя для теплохода — «Бурлак».

В итоге в финале народного обсуждения «Бурлак» и «Рыбинск» набрали практически одинаковое количество голосов. Выбор в пользу названия теплохода сделали с помощью экспертного сообщества.

«Мы учли активность горожан и инициативу, благодаря которой появилось новое название, и ре-

шили поддержать предложение жителей. «Бурлак» имеет непосредственную связь с Рыбинском: мы исторически являемся столицей бурлаков, в нашем городе есть единственный в мире памятник бурлаку, позывной «Бурлак» был у нашего земляка летчика-космонавта Алексея Овчинина. Эти аргументы, поддержка жителей и консультации с экспертным сообществом определили название теплохода», — пояснила начальник Управления культуры Марина Воронина.

ВОКЗАЛ



Проектное решение с сайта мэра Москвы

С ЮЖНОГО ВСЕ ДОРОГИ НА ЮГ

Начинается масштабная реконструкция Южного речного вокзала.

В Москве начинается масштабная реконструкция Южного речного вокзала, с которого уже летом 2021 года будут отправляться суда в круизы по городам юга страны. «Обновим само здание речного вокзала, причалов и набережной. Откроем новые зоны отдыха, велодорожки и летние кафе с панорамным видом на Москву-реку... Реставрацию планируем закончить ко Дню города в 2022 году. Южный речной вокзал станет удобным транспортно-пересадочным узлом и популярным местом отдыха», — цитирует Сергея Собянина официальный сайт мэра Москвы.

Обновят и транспортную инфраструктуру — через затон Новинки построят два пешеходных моста.

В настоящее время идет реконструкция двух набережных, которые находятся рядом с речным вокзалом, — Марка Шагала и Новинки. Здесь планируют оборудовать площадки водных аттракционов, плавучий спа-комплекс, сад с водными растениями и прокат водного транспорта, а также парковую зону.

Южный речной вокзал построили в 1932 году. Это было деревянное здание, которое изначально находилось в другом месте. В 1972-м вокзал перенесли в Нагатинский Затон — деревянную постройку разобрали, вместо нее установили временный дебаркадер (специальную конструкцию для высадки и посадки пассажиров). Постоянное здание у вокзала появилось в 1985 году.

ПРИЧАЛ

МЕЖДУ БОГДАНА ХМЕЛЬНИЦКОГО И БОРОДИНСКИМ

В Москве на Бережковской набережной обновляют причал Киевский вокзал.

На Бережковской набережной Москвы-реки проводятся работы по замене покрытия причала Киевский вокзал. Демонтаж старого деревянного настила уже завершен, также закончили зачистку, шлифовку и окраску ограждения причала. На 95%, как сообщает пресс-служба Департамента капитального ремонта Москвы, выполнен монтаж обрешетки.

«Мастера приступили к устройству нового покрытия. Его площадь составит 640 квадратных метров. Оно будет выполнено из древесно-полимерного композита. Специальные доски из такого материала имеют фактуру натурального дерева, но значительно лучше переносят влажность. Кроме того, шероховатая текстура поверхности обеспечивает надежное сцепление и препятствует скольжению. Ухаживать за таким покрытием будет проще и дешевле,

оно легко чистится и не требует окраски», — рассказали в пресс-службе ведомства.

Причал Киевский вокзал расположен недалеко от площади Киевского вокзала, между мостами Богдана Хмельницкого и Бородинским, вблизи важных автомагистралей и станций метро. В сезон каждые полчаса там швартуются многочисленные речные трамваи. Этот причал — один из самых старых в Москве.

Помимо того, специалисты уже привели в порядок территорию поблизости. В границы благоустройства были включены набережные: Бережковская (от Бородинского моста до моста Богдана Хмельницкого) и Тараса Шевченко (от Новорязанского моста до Бородинского моста). Работы прошли также на Украинском бульваре (от Кутузовского проспекта до Большой Дорогомиловской), на 1-й и 2-й Бородинских улицах.



Фото с официального сайта мэра Москвы



РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



Багаевка

ПЕРВЫЙ ЭТАП БАГАЕВКИ

На первый этап строительства Багаевского гидроузла выдано заключение о соответствии построенного объекта требованиям техрегламентов.

По результатам проведения итоговой проверки объекта «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон. Объекты 1-го этапа (подготовительного периода)» комиссией Северо-Кавказского управления Ростехнадзора выдано заключение о соответствии реконструированного объекта капитального строительства требованиям технических регламентов, иных нормативных правовых актов и проектной документации, в том числе требованиям энергетической эффективности и оснащенности объекта капитального строительства приборами учета используемых энергетических ресурсов.

С целью ввода объекта в эксплуатацию ведется работа совместной комиссии по приемке завершено строительство объекта.

Строительство Багаевского гидроузла на Дону реализуется в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» (срок реализации 2016–2024 годы) и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Строительство объекта разделено на два этапа. В рамках реализации первого этапа построен причал строительной базы и выполнены дноуглубительные работы у причального сооружения. Кроме того, построены площадка под объекты производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения, площадка строительной базы и временная линия электропередач. Обеспечена также экологическая безопасность территории строительства.

ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

...И ПРИЧАЛЯТ ЧЕТЫРЕХПАЛУБНИКИ

В Камышине Волгоградской области планируют построить причал для круизных теплоходов.

Администрация Камышина утвердила поправки в муниципальную программу по развитию туризма на территории города на 2021 год. В один из ее пунктов входят проектно-изыскательские работы в рамках создания нового речного причала на Волге. Согласно постановлению главы городской администрации Станислава Зинченко, на проектную документацию для строительства причального сооружения в акватории Волго-

градского водохранилища из городского бюджета будет выделено 12 млн 50 тыс. руб.

Проект создаст волгоградский проектно-изыскательский институт «Гипроводстрой». В проекте подрядчику нужно будет предусмотреть демонтаж существующего берегоукрепления и изменение рельефа дна.

Новый причал с пропускной способностью 200 человек в час должен принимать четырехпалубные теплоходы.



Фото с сайта администрации Камышина

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

С УДВОЕННОЙ ЭНЕРГИЕЙ

Волжское пароходство примет участие в организации празднования 800-летия Нижнего Новгорода.

Три грузовых теплохода Волжского пароходства, украшенных баннерами с символикой 800-летия Нижнего Новгорода, прошли вдоль города по Волге в свой первый рейс навигации 2021 года. Сухогрузные теплоходы «Волго-Дон 155», «Волго-Дон 5074», «Волго-Дон 5050» проследовали с Борского судоремонтного предприятия вдоль Нижневолжской набережной и стрелки в сторону Городецкого гидроузла на Череповец на свою первую погрузку в наступившей навигации. Теплоходы были украшены баннерами, символизирующими партнерство Волжского пароходства — старейшей и одной из крупнейших судоходных компаний в России — и бренда «Нижний 800».

Акция прошла в рамках 800-летия Нижнего Новгорода и стала символом начала глобального партнерства Волжского пароходства, правительства Нижегородской области и АНО «Центр 800». Судоходная компания окажет содействие и поддержку в организации и проведении масштабных юбилейных мероприятий, в том чис-

ле гала-шоу на воде и ряда других социально значимых и культурных проектов, одним из которых является создание уникальной экспозиции в офисе компании, доступной для всех гостей и жителей города.

«Жизнь на реке дала мощный толчок развитию города в свое время, — рассказывает управляющий директор Волжского пароходства Юрий Гильц. — История судоходства на Волге — это, по сути, история нашей компании, которой почти 180 лет. Юбилей города — это праздник как для всех жителей и гостей города, так и для компаний, причастных к судьбе Нижнего Новгорода. Поэтому для нас это личная история. Сегодня наш флот насчитывает более 250 единиц флота и работает не только на реке, но и на международных направлениях, но мы помним и чтим нашу Родину — сакральное место, где все начиналось и где все продолжится с удвоенной энергией с этого года».

Цель данного партнерства для пароходства — привлечение внимания к потенциалу развития водного транспорта, который может стать новой точкой роста экономи-

ки всей страны. История, рассказанная баннерами на судах Волжского пароходства, подчеркивает новую точку пересечения судеб города и компании. Год 800-летия дает Нижнему Новгороду старт множеству важных городских инициатив и проектов, а компании — новый этап развития пароходства в роли лидера рынка в сегментах речных и смешанных грузоперевозок в стране. Также новый слоган Волжского пароходства «Рекой. Морем. Сердцем» олицетворяет не только производственные возможности перевозок Волжского пароходства, но и подход к работе.

Отметим, с середины прошлого года после присоединения Северо-Западного пароходства география работы АО «Волга-флот» увеличилась в несколько раз, включив новые регионы плавания: Европа, Северная Африка, Ближний Восток и Каспийское море. Кроме того, компания готовит новую стратегию развития, включающую судостроительную программу, и ряд других инициатив для дальнейшего укрепления позиций как на российском, так и международном рынках.



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

ПОСМОТРЕТЬ НА ГОРОД С ВОЛГИ

Нижегородская область ожидает в юбилейном году более 240 тыс. круизных туристов.

В Нижегородской области в 2021 году ожидают рост числа круизных туристов и тех, кто воспользуется речными прогулками. «Круизные операторы уже начали сезон навигации. Мы рассчитываем, что при условии стабильной санитарно-эпидемиологической обстановки круизный турпоток в регионе в 2021 году будет на уровне 240 тыс. человек. Многие круизные туроператоры разработали к 800-летию специальные предложения, которые уже вошли в программу туристического кешбэка. Нижний Новгород особенно красив с воды, уверен, что многие захотят увидеть город», — считает губернатор области Глеб Никитин.

Директор Департамента развития туризма и народных художественных промыслов Нижегородской области Сергей Яковлев добавляет, что увеличить круизный турпоток планируется, развивая инфраструктуру.

«Для нас важно сформировать комфортные условия как для туристов, так и для компаний, работающих на рынке речных круизов и экскурсионных программ. В этом году в рамках подготовки к 800-летию Нижнего Новгорода будет модернизирована инфраструктура Нижневолжской набережной, в следующем мы приступим к развитию набережной Горького. В планах также — созда-

ние условий для круизов в Выксе, Дзержинске, городе Бор и других потенциальных круизных центрах области», — сказал Сергей Яковлев.

Как сообщалось ранее, за первые два этапа программы по возврату средств за туры по России туристам выплатили более 11,4 млн руб. за поездки в Нижегородскую область. Всего в регионе по программе туристического кешбэка побывало более 4,3 тыс. человек со всей России. Условия программы остались прежними: поездка от 3 дней / 2 ночей; возврат 20% от стоимости, но не более 20 тыс. руб. за одну транзакцию.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

ПО ЕНИСЕЮ НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

Первое прогулочное пассажирское судно на электротяге с 2022 года выйдет на маршрут Красноярск — Дивногорск.

Перспективу запуска по Енисею прогулочного пассажирского судна на электротяге обсудили на встрече губернатора Красноярского края Александра Усса с представителями компании ООО «ВодоходЪ».

«Мы бы очень хотели, чтобы эффект от этих круизов заключался не просто в прогулках по Енисею, а в развитии сопутствующей инфраструктуры, которая должна соответствовать уровню новых электросудов, а также теплоходов «Андрей Дубенский»

и «Виктор Астафьев», которые уже через пару лет будут курсировать по Енисею», — отметил губернатор Александр Усс.

Суда на электротяге обладают рядом преимуществ по сравнению с судами, работающими на дизельном топливе: более низкая себестоимость перевозок, минимальное отрицательное воздействие на окружающую среду, бесшумность хода.

Туристический маршрут до Дивногорска в дневное время и полтора часовые вечерние во-

дные прогулки от Речного вокзала станут первым этапом запуска речных судов на электротяге. По словам председателя совета директоров ООО «ВодоходЪ» Виктора Олерского, в планах также создать маршруты по Красноярскому водохранилищу и до села Овсянка.

В Агентстве по туризму Красноярского края уверены, что реализация данного проекта не только позволит создать новый туристический продукт, но и в целом станет драйвером в развитии речного туризма в Красноярском крае.



Фото с сайта правительства Красноярского края

ГРУЗЫ РАЗНЫЕ НУЖНЫ

Красноярский и Лесосибирский речпорты в навигацию планируют переработать по 1 млн тонн грузов.

Красноярский и Лесосибирский речные порты — дочерние предприятия ООО «Норникель-ЕРП» — готовятся к речной навигации. В навигацию 2021 года АО «Красноярский речной порт» планирует переработать от 1 млн тонн различных грузов, в том числе строительных, сыпучих, лесных, металлоконструкции, технику, оборудование.

По словам исполнительного директора АО «Красноярский речной порт» Анатолия Немчина, в настоящее время подготовлены

грузовые площадки к принятию груза, выполняется техническое обслуживание порталных кранов и техники, проводится ежегодный набор сезонного персонала на навигационный период.

Лесосибирский порт в навигацию-2021 также планирует переработать около 1 млн тонн грузов — в основном, клинкер, уголь, коксовый орешек, тарноштучные грузы, грузы в транспортных пакетах и спецконтейнерах.

Основными заказчиками услуг Лесосибирского порта явля-

ются ПАО «ГМК «Норильский никель», ООО «Новоангарский обогатительный комбинат», ООО «Боголюбовское», ООО «Соврудник».

«На сегодняшний момент на грузовых площадках порта накоплено 39120 тонн клинкера для нужд ПАО «ГМК «Норильский никель», по сравнению с прошлым годом — на 27000 тонн больше. Груз начал поступать с 31 января», — отметил начальник службы грузовой и коммерческой работы АО «Лесосибирский порт» Алексей Вопилов.



Фото с сайта ЕРП

ПЕРМСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта правительства Пермского края

В СТАРЫЕ ЛЯДЫ НА НОВЫЕ ЛАДЫ

В Пермском крае на реках будут работать четыре маршрута водного транспорта.

Министерство транспорта Пермского края объявило о начале отбора перевозчиков на получение субсидии из бюджета региона для осуществления пригородных маршрутов водным транспортом в 2021 году.

Как подчеркивают в ведомстве, главная цель субсидирования — сохранение количества пригородных речных маршрутов для обеспечения пассажирских перевозок между населенными пунктами, не имеющими возможности пользоваться другими видами транспорта. Сегодня в Прикамье насчитывается 34 таких населенных пунктов.

Речь идет о четырех маршрутах: Сытва — Троица, Пермь — Заречный, Старые Ляды — Куликово, Березники — Быстрая. За прошлый год на них перевезено более 52 тыс. пассажиров. В текущем году прогнозируемый пассажиропоток будет выше — 60 тыс. человек за весь период навигации.

Общий размер субсидий на 2021 год составляет более 20 млн руб. Сумма складывается из двух целевых расходов: транспортная

работа и капитальный ремонт судов. Второй показатель фиксированный, составляет 375 тыс. руб. на каждое направление. Он был впервые введен в этом году по поручению губернатора Пермского края Дмитрия Махонина. По его словам, речные перевозки для региона сегодня имеют особую значимость, поскольку для жителей некоторых населенных пунктов водные артерии — единственная возможность добраться до того или иного пункта назначения. Кроме того, такие перевозки — перспективное для региона направление в части развития внутреннего туризма.

Как отмечают в Министерстве транспорта Пермского края, в этом году для перевозчиков вводятся еще условия для работы — у судовладельцев должен быть документ, подтверждающий оснащение водного транспорта аппаратурой GLONASS или GLONASS/GPS. Такое оборудование позволит отслеживать маршрут судна через региональную навигационно-информационную систему Пермского края.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПЕРЕНАПРАВИТЬ НА ВОДУ

В Омской области разрабатывают концепцию развития внутреннего водного транспорта.

В Омской области обсудили планы по развитию внутреннего водного транспорта на заседании профильной рабочей группы. На региональном уровне разрабатывается концепция развития ВВТ. К ее разработке будут привлечены эксперты в области водного транспорта, которым предстоит исследовать вопросы повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, проработать вопрос формирования мультимодальных перевозок с привлечением водного транспорта, провести расчет логистических моделей, разработать механизмы перераспределения грузовых потоков на водный транспорт.

Для Омской области стратегически важным является прямой выход по реке на Северный морской путь, что позволит значительно увеличить объем перевозок. И уже сейчас регион планирует активно включиться в процесс развития инфраструктуры Севморпути.

«Для Омской области очень важно, чтобы увеличился грузопоток Обь-Иртышского бассейна. Стоит задача освоения Северного морского пути, и сегодня Омск — тот самый город, откуда могут осуществляться поставки как строительных материалов для развития инфраструктуры Северного морского пути, так и продуктов питания. Кроме того, стратегия развития водного транспорта, которая рассматривается на федеральном уровне, предусматривает строительство судов для использования на речных водных путях. И это можно делать на территории Омска. У нас есть вузы, которые готовят специалистов-машиностроителей, есть рабочие специальности, которые необходимы в кораблестроении. Соответственно, мы говорим о перспективах появления завода по строительству кораблей и о возможности дальнейшего технического обслуживания и ремонта этих кораблей», — подвел итоги заседания губернатор области Александр Бурков.



«ДИКТАНТ ПОБЕДЫ»

НА БОРТУ «МИРА» И «НАДЕЖДЫ»

Курсанты образовательных учреждений Росморречфлота написали «Диктант Победы» на борту учебных судов.

Курсанты, проходящие плавательную практику на парусниках «Херсонес», «Мир», «Надежда» и учебно-производственном судне «Профессор Хлюстин», приняли участие в акции «Диктант Победы» на борту флотилии учебных судов, находящихся в оперативном управлении ФГУП «Росморпорт».

Так, в Большом порту Санкт-Петербург на борту учебного парусника «Мир» диктант писали курсанты Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и студенты Волжского государственного университета водного

транспорта. Перед началом диктанта был исполнен Государственный гимн Российской Федерации.

На паруснике «Херсонес» «Диктант Победы» написали курсанты из Института водного транспорта имени Г. Я. Седова, Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, филиала Ушаковки в г. Севастополе и Керченского государственного морского технологического университета. Для курсантов, участвующих в диктанте, организовали часовую морскую прогулку на комете «Ялта». Все курсанты-участники «Диктанта Победы» справились с заданием и уже че-

рез час после окончания диктанта вышли в море по плану плавательной практики.

«Диктант Победы» с участием курсантов прошел также на учебном судне «Надежда». Плавательную практику на ПУС «Надежда» в настоящий момент проходят 120 курсантов Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского.

На практике на УПС «Профессор Хлюстин» находятся 116 курсантов из Сахалинского филиала и Морского инженерного колледжа Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского, которые также

приняли участие в «Диктанте Победы» на борту судна.

После диктанта «Надежда» и «Профессор Хлюстин» сразу отправились в рейс. ПУС «Надежда» проследует по маршруту из мор-

ского порта Владивосток в район порта Нагасаки (без захода в портовые воды), а УПС «Профессор Хлюстин» — в район морского порта Ольга, а затем — морского порта Корсаков.



Фото с сайта Росморречфлота

ГУМРФ

ВЗЯТЬ ПЕРВЫЕ ПЕЛЕНГИ И ВЫСОТЫ СОЛНЦА

У 120 курсантов-макаровцев проходит плавательная практика на парусном учебном судне «Мир».

Среди практикантов — обучающиеся как по программам высшего образования, так и среднего профессионального образования: 72 судоводителя, судомеханика, электромеханика и радиоэлектроника, среди которых 12 девушек, — от Института «Морская академия»; 48 судоводителей из Колледжа ГУМРФ. Помимо макаровцев в рейсе примут участие 12 студентов и один руководитель практики из Волжского государственного университета водного транспорта.

Вся практика проводится в Балтийском море. Из-за продолжающейся пандемии COVID-19 плавание судна будет проходить в открытой части моря без заходов в иностранные порты.

На торжественном построении перед посадкой на борт с приветственным словом выступил проректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой Александр Горобцов. Он подчеркнул, что «русские

морские суда всегда гордились своими походами, и у курсантов Макаровки сегодня есть уникальная возможность прикоснуться к славной истории морских дел!»

Руководитель «АМП Балтийского моря» Петр Парин, обращаясь к ребятам с напутствием, сказал: «Вам выпала честь пройти практику на легендарном паруснике «Мир», который в следующем году отправится в кругосветное плавание. Желаю команде выполнить на отлично все поставленные задачи и пронести воспоминания о первом морском походе через всю жизнь!»

От имени курсантов Института «Морская академия» выступил третьекурсник факультета навигации и связи Илья Бредихин. Он поблагодарил руководство университета и Росморпорт за право пройти практику на парусном судне «Мир», которому в этом году исполняется 135 лет.

Традиционно практиканты получили икону Святого равноапостольного князя Владимира. Реликвия сопровождает ребят каждую плавательную практику на паруснике «Мир».

Два месяца плавательной практики помогут юношам и девушкам в изучении профессиональных дисциплин на последующих курсах. Им предстоит разобраться с устройством современного парусного судна, освоить работы, выполняемые на палубе и в машинном отделении, попробовать себя в качестве рулевого и вперёдсмотрящего, научиться опознавать навигационные буи, знаки, маяки, взять первые в своей жизни пеленги и высоты Солнца и рассчитать курсовой угол на ориентир.

Практика позволит изучить учебные аспекты, связанные с конкретной специальностью. Судоводители будут стоять на руле, проводить наблюдения за погодой, изучать навигационное оборудование судна. Судовым механикам и электромеханикам больше времени придется проводить в машинном отделении, осваивая основы вахты и выполняя обязанности, необходимые при использовании судовых систем, автоматики и оборудования.

Университетом в тесном сотрудничестве с Северо-Западным бассейновым филиа-

лом ФГУП «Росморпорт» и под руководством Федерального агентства морского и речного транспорта приняты все необходимые меры безопасности, позволяющие исключить распространение COVID-19 на борту судна. Все представители университета при посадке на борт имели действительные справки об отсутствии инфицирования COVID-19. В дополнение к ним после посадки практикантов и руководителей практики на ПУС «Мир» были проведены мероприятия, направленные на исключение заражения коронавирусной инфекцией.



Фото предоставлены пресс-службой ГУМРФ