



ВОДНЫЙ

15 ИЮНЯ
2020 года
№6 (13012)

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



**О ТРУДНОСТЯХ
«ПЕРЕВОДА»
С НОРВЕЖСКОГО,
ФИНАНСАХ
И ПАНДЕМИИ**

СТР. 3



**ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ
НА БОРТ!**

СТР. 6



**МОРСКОМУ УЧЕБНО-
ТРЕНАЖЕРНОМУ ЦЕНТРУ
«МАКАРОВКИ» — 25 ЛЕТ!**

СТР. 11

СОВКОМФЛОТ



Первый в мире арктический ледокольный газовоз СПГ — «Кристоф де Маржери»

РЕКОРДНО РАНО И РЕКОРДНО БЫСТРО

Газовоз «Кристоф де Маржери» доставил СПГ из порта Сабетта в порт Цзянсу (КНР) в рекордно ранний и рекордно короткий срок.

«Совкомфлот» 9 июня 2020 года завершил коммерческий рейс по доставке партии СПГ проекта «Ямал СПГ» из порта Сабетта в порт Цзянсу (КНР). Во время рейса газовоз преодолел трассу Северного морского пути (Севморпуть, СМП) в восточном направлении и стал первым в истории крупнотоннажным судном, которое совершило такой переход в мае, когда ледовые условия в восточном секторе Арктики остаются сложными. Традиционно навигация в этой части СМП открывается только в июле.

Продолжительность рейса составила 21 сутки, пройденная дистанция — 6047 морских миль, средняя скорость — 11,7 узла.

Отмечается, что доставка такой партии СПГ традиционным южным маршрутом через Суэцкий канал

в среднем занимает около 34 суток. Таким образом, расширение периода навигации в восточном секторе СМП позволило сократить срок доставки груза более чем на треть.

На протяжении рейса был собран материал о ледовой обстановке в восточной части СМП, который будет учтен при планировании логистики будущих арктических проектов и проектировании следующих поколений арктических судов, включая ледоколы и транспортные суда ледового класса.

Атомный ледокол «Ямал» 30 мая 2020 года у восточной кромки льдов Чукотского моря завершил проводку танкера-газовоза.

Как сообщалось ранее, в 2010–2011 годах «Совкомфлот» и «НОВАТЭК» совместно организовали серию экспериментальных транзитных рейсов по Севморпути,

которые доказали техническую возможность и экономическую целесообразность использования СМП для крупнотоннажных грузовых перевозок.

В 2017 году «Совкомфлот» ввел в эксплуатацию первый в мире арктический ледокольный газовоз СПГ — «Кристоф де Маржери». Это головное судно серии судов, спроектированных для круглогодичной транспортировки сжиженного газа в рамках проекта «Ямал СПГ». Грузовместимость судна — 172 600 куб м. Танкер отличается высокой ледопроницаемостью (ледовый класс Arc7), маневренностью и мощностью, что позволяет ему безопасно работать в экстремальных климатических и ледовых условиях высоких широт.

В декабре 2017 года «Кристоф де Маржери» осуществил транс-

портировку первой партии газа, произведенного на заводе «Ямал СПГ». В том же году судно было признано победителем в номинации «Инженерный проект года» (Engineering Project of the Year) международной премии S&P GlobalPlattsGlobalEnergyAwards.

Текущий рейс стал для судна 45-м с начала операций в рамках «Ямал СПГ».

Группа компаний «Совкомфлот» (группа СКФ) — крупнейшая судоходная компания России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию морской добычи нефти и газа. Собственный и зафрахтованный флот включает 146 судов общим дедвейтом 12,6 млн тонн. Свыше 80 судов обладают ледовым классом.

ИМО И ЮНКТАД

В ПОДДЕРЖКУ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СУДОВ И МОРЯКОВ

ИМО и ЮНКТАД подписали заявление, содержащее призыв к совместным действиям в поддержку передвижения судов, открытия портов и трансграничной торговли во время пандемии COVID-19.

Начиная с середины июня текущего года, в международных рейсах будет занято около 300 тысяч моряков, около половины из них должны будут отправиться домой, и столько же моряков должны будут прибыть на суда для замены. В настоящий момент около 70000 человек персонала круизных судов ожидают репатриации. Эти процессы осложнены в связи с ограничениями из-за пандемии COVID-19. Для соблюдения международных норм в области безопасности мореплавания

и занятости, а также по гуманитарным соображениям смену экипажа нельзя откладывать на неопределенное время.

ИМО и ЮНКТАД также подтвердили настоятельную необходимость закрепления статуса «ключевых работников» для моряков и рыбаков, персонала оффшорного энергетического сектора и обслуживающего персонала в портах.

«Мы подчеркиваем, что, для того чтобы торговля продолжалась в период кризиса, необходимо поддерживать перемещение судов,

открывать порты и осуществлять трансграничную торговлю, и в то же время обеспечивать безопасное осуществление всех необходимых мер контроля. Международное сотрудничество, координация и солидарность между всеми сторонами станут ключом к преодолению беспрецедентных глобальных проблем, создаваемых пандемией и ее долгосрочными последствиями», — говорится в совместном заявлении.

ИМО и ЮНКТАД настоятельно призвали правительства продолжать совместные усилия по

выявлению и устранению любых ненужных нормативных препятствий на пути восстановления после пандемии и облегчению морских перевозок и торговли в этот сложный период. При этом в документе отмечается, что в долгосрочной перспективе некоторые из мер по противодействию кризису в связи с пандемией COVID-19 могут привести к важным преимуществам, например, стимулировать дальнейшие инвестиции в цифровизацию и активизировать усилия по повышению энергоэффективности судов и сокращению выбросов парниковых газов от отрасли судоходства.

Ранее профильные организации ООН выступили с инициативой для смягчения положения моряков торгового флота в период пандемии.

Генеральный секретарь Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) подписали заявление с призывом к совместным действиям в поддержку сохранения движения судов, открытия портов и трансграничной торговли во время пандемии COVID-19.

В заявлении отмечается, что для продолжения безопасной работы судоходной отрасли требуется поддержка правительств, действия которых должны быть направлены на облегчение смены экипажей торговых и рыбопромысловых судов и персонала энергетического сектора, работающего на шельфовых месторождениях, а также на обеспечение медицинской помощи заболевшим членам экипажа.

ИМО

Группа отраслевых ассоциаций обратилась в ИМО с совместным заявлением по ускорению цифровизации.

УСКОРИТЬ ЦИФРОВИЗАЦИЮ

Группа отраслевых ассоциаций, имеющих консультативный статус в ИМО, — Международная палата судоходства, Международная ассоциация портов, ВМСО, Федерация Национальных ассоциаций судовых брокеров, Международная ассоциация лоцманов и другие — подготовила совместное заявление, призывающее к межправительственному сотрудничеству в целях ускорения процесса цифровизации морских перевозок и логистики.

Стороны, подписавшие совместное заявление, предлагают оценить выполнение Конвенции FAL и определить пути повышения выполнения содержащихся в ней обязательных требований по электронному обмену информацией и внедрению принципов «единого» окна; гармонизировать формы предоставления данных; пересмотреть Руководство ИМО

по кибер-рискам; разработать Дорожную карту по облегчению внедрения цифровых платформ в портах для обмена данными. Также предлагается создать коалицию заинтересованных сторон для повышения прозрачности цепочек поставок через развитие сотрудничества и стандартизации, начав с давно назревшего вопроса о введении электронного коносамента, и обеспечить поддержку менее развитым портам не только техническими средствами, но и через обучение персонала.

Генеральный секретарь ИМО поддержал инициативу и поощряет сотрудничество между заинтересованными сторонами в отрасли судоходства и государствами-членами, а также сотрудничество на местном, национальном и региональном уровнях в решении девяти приоритетных задач по ускорению процесса цифровизации.

В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЕЙ



ПРОДЛЕНО ДЕЙСТВИЕ ДОКУМЕНТОВ

В связи с продолжающейся пандемией Минтранс РФ дополнительно продлил сроки действия квалификационных документов членов экипажей судов.

В связи со сложной эпидемиологической ситуацией в мире, связанной с распространением коронавирусной инфекции, а также в целях обеспечения бесперебойной работы судов под Государственным флагом РФ Морской администрацией Российской Федерации установлено дополнение к принятым ранее мерам, сообщает пресс-служба Минтранса РФ.

Данные меры применяются исключительно для случаев форс-мажора, обусловленных распространением COVID-19, если срок действия квалификационных документов членов экипажей судов истек или истекает в период до 20 сентября 2020 г. включительно.

Поясняется, что, если член экипажа не имеет возможности продлить в установленном порядке профессиональные дипломы, выданные Морской администрацией РФ, а также подтверждения о признании дипломов, выданных иностранным государством, квалификационные свидетельства, подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовых, химовозах), свидетельства о квалификации судовых поваров

и иные квалификационные документы, требуемые в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (ПДНВ), в связи с ограничениями в субъектах РФ в части режима работы организаций и предприятий или ограничениями иностранных государств в отношении схода на берег, посадки на судно или перемещения по территории государства, срок действия таких документов продлевается на 3 месяца.

Внесение дополнительных отметок о продлении или выдача новых документов не требуется.

В заключение отмечается, что Морская администрация РФ оставляет за собой право в любое время изменить или отменить вышеуказанные меры в зависимости от развития ситуации с распространением COVID-19.

Предыдущим решением Минтранса России членам экипажей морских судов было разрешено продлевать на полгода квалификационные документы, истекающие до 20 июня, а медицинские свидетельства — истекающие до 20 сентября.

О ПОРТФЕЛЕ ЗАКАЗОВ И МОДЕРНИЗАЦИИ



— Владимир Борисович, когда планируется к сдаче головное крабовое судно для ГК «Русский краб», заложенное 8 июня? Каковы сроки завершения строительства всей серии из семи судов?

— Головное судно планируем сдать в июне 2022 года. Седьмое судно серии должно быть сдано заказчику в июне 2024 года.

— Когда вы заключили контракт с компанией «Дамен» на его проектирование?

— Контракт с «Дамен Инжиниринг» (г. Санкт-Петербург) на проектирование еще не подписан, по ряду не до конца решенных вопросов между заказчиком и проектантом. Однако, несмотря на это, документацию для строительства судна мы уже получаем. В ближайшее время надеемся контракт подписать.

— Как осуществляется взаимодействие с заказчиком и проектировщиком по данному судну? В чем оно выражается в процессе строительства?

— На базе программной платформы группы компаний «Дамен» мы выстроили систему, внутри которой происходит трехстороннее взаимодействие проектанта, верфи и заказчика по разработке конструкторско-технологической

Онежский судостроительно-судоремонтный завод активно развивается. На днях на верфи был заложен головной крабоволов для российского заказчика. О портфеле заказов завода, программе модернизации, строительстве рыболовных судов рассказал генеральный директор предприятия Владимир Майзус.

документации. Благодаря этому, все три стороны могут одновременно отслеживать поступление документации, высказывать свои и отвечать на чужие замечания. Помимо этого мы постоянно общаемся как с проектантом, так и с заказчиком по всем возникающим вопросам, проводим телеконференции и встречи.

— Каков уровень локализованного оборудования в проекте?

— Проект целиком и полностью учитывает требования постановления Правительства РФ от 17 июля 2015 г. №719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» как в части права на техническую документацию, так и в части процентного отношения массы металла к массе корпуса и в части использования систем или оборудования (не менее восьми).

— Какова структура портфеля заказов на предприятии? На какой период сформирован портфель заказов сегодня?

— Сейчас на предприятии на разных стадиях строительства находятся две самоходные самоотвозные шаланды проекта НВ-600, азимутальный буксир проекта ASD3413 ICE, два гибридных рабочих катера проекта ST23WIM-H, два краболова проекта ССа 5712LS из семи заказанных нам предприятиями Группы компаний «Русский краб».

Мы учимся строить новые типы судов, осваиваем новые техноло-

гии, используемые в мире в области судостроения. В планах предприятия — строительство судов для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) и возможное расширение линейки судов рыбопромыслового флота. В настоящее время завод обеспечен заказами на ближайшие пять лет.

— Завод реализует проект глубокой модернизации. Что сделано на сегодня, сколько средств освоено, каков план на 2020–2021 годы по модернизации мощностей предприятия (в деньгах и в проектах)?

— В настоящее время проект находится на стадии разработки технического проекта и рабочей документации. Определены принципиальные технологические решения, составлен и согласован перечень оборудования. Проводится работа по подготовке документов для прохождения Главгосэкспертизы, а также включения мероприятия по глубокой модернизации в состав государственной программы «Развитие судостроения и морской техники для освоения шельфовых месторождений».

Надеемся, что эти вопросы, несмотря на задержку из-за ограничений по предотвращению распространения пандемии, будут решены в текущем году, а уже с 2021 года начнется финансирование и реализация самого проекта. Всего на реализацию проекта предполагается направить порядка 5,5 млрд руб.

Ответы подготовлены пресс-службой предприятия



ИЗ ПЕРВЫХ РУК

О ТРУДНОСТЯХ «ПЕРЕВОДА» С НОРВЕЖСКОГО, ФИНАНСАХ И ПАНДЕМИИ

Генеральный директор Выборгского судостроительного завода Александр Соловьев рассказал корреспонденту ИАА «ПортНьюс» о портфеле заказов предприятия, причинах задержек в строительстве судов рыбопромыслового флота, финансовом положении завода, а также ходе модернизации предприятия и сложностях, связанных с пандемией.



— Александр Сергеевич, какой сейчас портфель заказов на Выборгском заводе, над какими проектами вы работаете?

— У нас на сегодняшний день в постройке находятся все восемь траулеров, которые были в свое время законтрактованы по двум проектам КМТ 01 и КМТ 02 для Архангельского тралового флота. Готовность их составляет от 1% до 93%.

По головному судну полным ходом идут пусконаладочные работы, швартовые испытания. Мы планируем выход в августе этого года на судовые испытания, и в конце августа-первой половине сентября планируем передать судно заказчику. Остальные траулеры находятся в разной степени готовности. Готовность двух траулеров, которые были заложены в 2020 году, составляет примерно 1% и 4%. Остальные траулеры находятся в готовности в среднем на 30–60%, в этом диапазоне, в зависимости от продвижения работы и графика строительства.

Действительно, все эти траулеры у нас идут, как и на всех остальных заводах, с опозданием относительно первоначальных сроков.

— Вы упомянули, что строительство идет с отставаниями от графиков. Не могли бы вы объяснить, в чем причины?

— На первых этапах, то есть примерно первые два года, на ход строительства очень сильно влияло отставание в получении документации от разработчика концептуального проекта, норвежского проектанта, который поставляет расширенный концепт-проект по всем нашим заказам, а также по многим заказам, которые строят наши коллеги. Причина этого была в том, что, несмотря на то, что огромное количество рыболовцев судов по этим или похожим проектам строятся по всему миру, все они строятся не под Российский морской регистр судоходства (РС). Требования РС в значительной степени отличаются от требований того же самого DNV, например. И совершенно естественно, что норвежцам пришлось свои проекты корректировать под требования нашего Регистра. Требования эти, с нашей точки зрения, были абсолютно ло-

гичны, понятны, исполняемы, мы все по этим требованиям успешно работаем уже многие годы, и вопросов не возникало.

У норвежцев вопросы были, и они носили в первую очередь организационный характер. Очень много было переделок с их стороны, когда Регистр выставлял совершенно логичные и правильные замечания, проектанты вносили какие-то корректировки. В конечном итоге все это отразилось на сроках разработки документации и уже на практическом строительстве заказов на верфи. В целом, отставание в разработке проектной документации составило от года до полутора лет.

Кстати, чтобы уж совсем не спугать краски, вопрос с адаптацией проектов под требования РС был одним из основных, но отнюдь не главным. Очень много времени ушло на получение документации, на согласование проектных вопросов с поставщиками специального рыбопромыслового оборудования. Там тоже были задержки и переделки очень существенные.

Просто для понимания: на головной траулер проекта КМТ 01 на сегодняшний день выпущено уже порядка семи тысяч указаний, то есть извещений о корректировках документации, которые, естественно, влекут за собой и корректировки при строительстве судна. Представьте себе, что семь тысяч раз пришлось что-то там переделывать!

На других заказах количество, конечно, меньше, пропорционально уменьшается, но, учитывая то, что все заказы строятся более-менее параллельно, то отставание повлияло на все заказы.

— Насколько я понял из ваших слов, основная проблема была в том, что заказчики выбирали норвежские проекты, которые плохо интегрировались с требованиями нашего классификационного общества. А на этапе переговоров, на этапе размещения заказов вы эти моменты проговаривали с заказчиками? Они знали о том, что это может привести к таким последствиям?

— Естественно. Именно поэтому на нашей верфи, как и у большинства наших коллег, ответственность за предоставление этой части документации лежит как раз на заказчике. Но дело в том, что вариантов-то на самом деле не было. В России каких-либо проектов современных рыбопромысловых судов в принципе нет. Вообще нет, они отсутствуют полностью. Поэтому выбирать тут было совершенно не из чего, и работали с тем, что есть.

— Можно ли тогда говорить о том, что если будут размещаться новые заказы на рыбопромысловые суда, то процесс будет идти

уже быстрее с учетом тех наработок, которые имеются?

— Процесс будет идти быстрее только в одном случае (об этом, кстати, недавно, Алексей Львович Рахманов (президент ОСК. — Ред.) совершенно правильно говорил) — если будут использоваться унифицированные проекты. А если каждый заказчик будет выбирать для себя новый проект, руководствуясь своими, разумеется, совершенно законными требованиями и желаниями, то надо понимать, что любой новый проект — это те же самые грабли, на которые придется еще раз наступать. Поэтому если проекты будут унифицированные, если будет обеспечена реальная серийность в строительстве судов, тогда этих проблем не будет.

Собственно говоря, с этого надо было начинать с самого начала. Нельзя было при определении механизма действия инвестиционных квот указывать на обязательство строительства только на российских верфях по любому проекту. Требования к проектам тоже должны были быть унифицированы. В том числе, если уж сейчас издаются все новые и новые поправки к 719-му постановлению правительства, то, наверное, можно было говорить и о развитии каких-то проектных решений именно российского происхождения, а не норвежского. Но что сделано, то сделано.

— В последнее время много говорилось о сложном финансовом положении завода. Какова ситуация сейчас?

— Да, действительно, здесь проблемы есть, они решаются с помощью Объединенной судостроительной корпорации. Правительственной комиссией было принято решение о реструктуризации задолженности, сейчас полным ходом идет процесс докапитализации верфи. К четвертому кварталу этого года этот процесс будет завершен.

Во-вторых, завод получил финансовую поддержку от Промсвязьбанка в связи с нынешними явлениями в экономике, в соответствии с решениями Правительства РФ, как и другие предприятия. Это относительно небольшая сумма, но она, естественно, тоже является большим подспорьем.

Надо отметить, что у завода налажено очень хорошее взаимодействие с заказчиками, которые понимают ту ситуацию, которая складывается. Разумеется, они ею недовольны, это понятно, но, тем не менее, мы находим с ними общий язык во всех вопросах, в том числе касающихся финансирования строительства. Кроме того, мы рассчитываем на получение в ближайшем будущем новых заказов, потому что, как я уже сказал, все восемь траулеров у нас уже находятся в постройке, и в ближайшее время нужно будет думать о загрузке новыми заказами тех участков, которые находятся в начале технологического цикла. Поэтому, хоть и тяжело, конечно, тем не менее, рассчитываем поправить наше положение.

По новым заказам мы сейчас на стадии переговоров.

— Мы сейчас все переживаем неприятную ситуацию, связанную с пандемией. Как она повлияла на деятельность вашего завода? Какие меры предпринимаются для того, чтобы сократить вероятность заражения сотрудников: персонала, рабочих и т.д.?

— На заводе у нас пока более-менее все спокойно. Отдельные случаи есть, все эти люди уже выздоровели. Какой-то эпидемии или ухудшения эпидемиологической обстановки удалось избежать. На заводе действительно, как и везде, были приняты достаточно серьезные меры по карантинным мероприятиям. Мы работу, кроме первой недели в конце марта — начале апреля, не приостанавливали, завод работал практически в полном объеме, кроме отдельных категорий лиц старше 65 лет и так далее. Производство не останавливалось.

Влияние проявилось в другом: сейчас у нас идут, как я уже сказал, полным ходом на голов-

ном траулере пусконаладочные работы, и вот как раз главная и основная проблема — это приезд иностранных шеф-монтажников, поскольку большая часть оборудования — импортная. С приездом иностранных специалистов возникают колоссальные проблемы. У кого-то есть российские представительства, определенный штат российских инженеров, кто-то может руководить — особенно в сфере IT технологий — пусконаладочными работами удаленно, насколько это возможно. Но это все-таки исключения, а в общей своей массе это вызывает огромную проблему.

Трудность состоит в двух вещах: во-первых, никого не привезти, физически невозможно пересечь границу, хотя мы пытаемся сейчас решить этот вопрос, и есть определенный порядок таких действий, во-вторых, любой специалист, который приезжает, должен, прежде всего, две недели отсидеть на самоизоляции, потом по возвращении еще две недели. Во-первых, это время, во-вторых, еще и деньги, потому что кто будет оплачивать эти дополнительные две недели простоя? Тоже вопрос открытый.

— У вас есть программа модернизации производства на 2020 год. Речь шла о 17 млн руб. из Фонда развития промышленности. Скажите, сейчас эта программа реализуется или какие-то изменения в нее вносились?

— Нет, полным ходом идет ее реализация. Она состоит из пяти больших блоков: строительство крытого автоматизированного склада металла, реконструкция кранового оборудования в некоторых цехах, замена сборочных стендов в цехах на участке сборки тяжелых блоков, реконструкция парка наших стапельных тележек, и самая большая часть программы — это техперевооружение цехов. То есть это огромное количество номенклатуры, закупок разнообразнейшего нового современного оборудования. Часть тендерных процедур у нас уже завершена, авансы оплачены. В ближайшее время начнется поступление оборудования на завод.



ПРИЕМНЫЙ БУЙ

СВЕТИТ
ГРАЖДАНСКИМ
И ВОЕННЫМ

Гидрографы ЗВО заменили приемный 10-метровый ледовый буй массой около 5 тонн в акватории Финского залива.

Специалисты гидрографической службы Ленинградской военно-морской базы для обеспечения безопасности судоходства произвели замену приемного буя Санкт-Петербурга, расположенного на входе в Кронштадтский корабельный фарватер, сообщила пресс-служба Западного военного округа.

Являющийся первым в мире постоянно выставляемым светящимся плавучим навигационным знаком, приемный буй Санкт-Петербурга с 1884 года предупреждает экипажи гражданских и военных кораблей о наличии опасности и указывает безопасный путь. В районе его нахождения производится посадка лоцманов в прибывшие в город корабли. Трехтонный якорь на глубине 20 м удерживает буй, который круглый год по ночам подает шестисекундный сигнал белого цвета.

Всего экипажи гидрографических катеров и судов Ленинградской военно-морской базы провели обслуживание и замену более 50 буйев, расположенных на государственной границе Российской Федерации, Большом и Кронштадтском корабельных фарватерах, в Ломоносовском канале. Также было обслужено оборудование 60 автоматизированных средств, навигационных и створных знаков на необитаемых островах и береговой линии.

В течение недели в работах были задействованы экипажи 10 судов и катеров обеспечения, включая большие гидрографические катера «Евгений Гницевич», «Георгий Рыбин», гидрографические суда «Николай Крылов», «Вайгач» и др.

ИННОВАЦИИ

НА НЕВЕ И ЛАДОГЕ

Администрация «Волго-Балта» создала единственную в стране тестовую акваторию для безэкипажного судоходства.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» издано распоряжение о создании тестовой акватории «Беспилотник», которая является единственной официальной площадкой на внутренних водных путях Российской Федерации для испытаний беспилотной морской и речной техники и технологий безэкипажного судоходства, сообщает пресс-служба организации.

Акватория включает в себя две испытательные площадки: в восточной части Ладожского озера и на 1371-м км реки Невы в Санкт-Петербурге.

Речной и озерный сегменты акватории «Беспилотник» созданы на водных путях ФБУ «Администрация «Волго-Балт» и включают в свой состав реку Неву, Ладожское озеро и устье реки Свирь.

Проект реализован ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в сотрудничестве с ФГОУ ВПО «ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова» по поручению Минтранса России и Росморречфлота для обеспечения проведения испытаний морских и речных беспилотных судов (роботизированной техники) и тех-

нологий безэкипажного судоходства. Напомним, что к концу 2019 года в рамках федеральной целевой программы «Поддержка, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы» была разработана технология e-Навигации, предусматривающая возможность запуска беспилотных судов.

«Оснащение водных путей инновационным оборудованием позволяет использовать их потенциал для решения передовых задач, стоящих перед транспортным комплексом Российской Федерации», — отметил руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков. — Одной из важнейших задач в настоящее время является внедрение беспилотных технологий на транспорте. Любому внедрению, а тем более на водном транспорте, должен предшествовать целый ряд натурных исследований и испытаний на специализированной акватории».

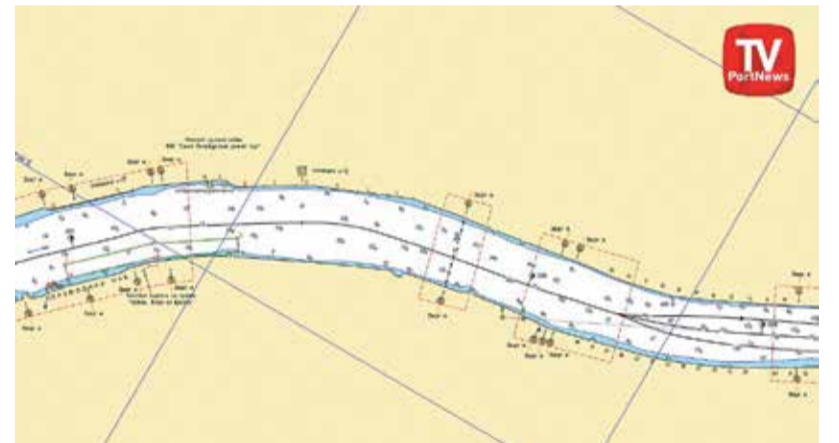
Район восточной части Ладожского озера в Свирской губе в ближайшее время будет оборудован средствами навигационной обстановки, уже имеет картогра-

фическое покрытие актуализированными электронными навигационными картами, каналами связи, в том числе сотовой связью, что позволяет обеспечить высокий уровень безопасности судоходства при проведении испытаний беспилотных судов и эффективности испытаний. 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 ИМО.

Испытывать небольшие модели автономных судов в акватории

Ладожского озера достаточно нерационально, поэтому логичным решением явилось создание дополнительной тестовой площадки на 1371-м км реки Невы в черте Санкт-Петербурга. Данная площадка также обладает всей необходимой инфраструктурой, при этом имеет высокую доступность для всех потенциальных участников испытаний.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» начало прием заявок от производителей беспилотных судов и разработчиков технологий безэкипажного судоходства для проведения испытаний в тестовой акватории.



БАЛТТАМОЖНЯ

ЭКСПОРТ ВЫРОС В ВЕСЕ

Балтийская таможня за январь — май перечислила в федеральный бюджет более 188 млрд руб.

Балтийская таможня за январь-май 2020 года перечислила в федеральный бюджет таможенных пошлин и налогов на сумму 188,643 млрд руб., что практически на уровне соответствующего периода прошлого года (уменьшение на 0,009%), сообщила пресс-служба таможни.

Внешнеторговый оборот в регионе деятельности Балтийской таможни составил \$13,86 млрд. Внешнеэкономическую деятельность осуществляли 7609 участников ВЭД.

За январь — май 2020 года Балтийская таможня выпустила 137 804 таможенные декларации (из них по импорту — 122 870, по экспорту — 14 934).

Весовой объем экспортных грузов увеличился на 247%, импортных уменьшился на 1,7%.

Товары импортировались из 145 стран мира. Основные страны-импортеры: Китай (20%), Эквадор (16%), Германия (5%), Индия (4%), Республика Корея (3,7%), Аргентина (3,4%), Соединенные Штаты (2,6%), Бразилия (2,5%), Нидерланды (2,5%), Франция (2,4%).

В товарной структуре импорта в весовом объеме лидирующие позиции занимали фрукты (26%), полимерные материалы (6%), черные металлы (5%), органические химические соединения (4,7%), оборудование (3,8%), смешанные химические продукты (3%),

средства наземного транспорта (3%), рыба и ракообразные (2,9%), продукты переработки овощей, фруктов (2,7%), каучук, резина и изделия из них (2,3%).

Экспорт товаров осуществлялся в 150 стран мира. Основными странами-экспортерами являлись Китай (26%), Бразилия (11%), Турция (10%), Литва (5,4%), Бельгия (5%), Норвегия (4%), Финляндия (3%), Соединенные Штаты (2,5%), Египет (3,3%), Нидерланды (2,2%).

В товарной структуре экспорта в весовом объеме преобладали: удобрения (31%), руды, шлаки зола (20%), древесина и изделия из нее (15%), черные металлы (14%), соль, сера, земли и камень (12%).

В отношении товаров первой необходимости и продовольствия, включенных в специальный перечень, таможенной службой создан режим максимального содействия.

В период действия ограничительных мероприятий по нераспространению новой коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации Балтийская таможня обеспечивает бесперебойное оформление перемещаемых через морскую таможенную границу товаров. Все таможенные посты Балтийской таможни, в том числе Балтийский ЦЭД, работают в обычном режиме, с соблюдением всех необходимых противоэпидемических мер.

Балтийская таможня напоминает, что в рамках противоэпидемических мер в таможне временно ограничен личный прием граждан руководством таможни и таможенных постов. Запросы рекомендуется направлять письменно посредством наземной или электронной почты.

Балтийская таможня (крупнейшая морская пограничная таможня России) является структурным подразделением Северо-Западного таможенного управления (СЗТУ). Регион деятельности Балтийской таможни — морской порт Большой порт Санкт-Петербург, многосторонний морской пункт пропуска Пассажирский порт Санкт-Петербург, Кронштадтский район Санкт-Петербурга, муниципальное образование — г. Ломоносов Петродворцового района Санкт-Петербурга. В структуре таможни функционирует семь таможенных постов: Турухтанский, Лесной порт, Кронштадтский, Гавань, Шкиперский, Бронка и Балтийский таможенный пост (ЦЭД). По результатам работы в 2019 году основной объем перечислений в федеральный бюджет таможенных платежей в Северо-Западном регионе приходится на Балтийскую таможню. Традиционно перечисления составляют 65–67% от всего объема СЗТУ.



ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ

ОТКРЫТИЕ СЕЗОНА — ПО ЭПИДОБСТАНОВКЕ

Пассажирская навигация в Санкт-Петербурге может открыться в конце июня, если позволит эпидобстановка.

Навигация по рекам и каналам Санкт-Петербурга может открыться в конце июня, если позволит обстановка. Об этом заявил глава города Александр Беглов на онлайн-конференции, посвященной Дню российского предпринимательства, сообщила пресс-служба администрации городского правительства.

Губернатор проинформировал, что правительство города согласовывает с Роспотребнадзором поэтапное снятие ограничений на работу предприятий и организаций.

«На втором этапе, который может начаться в конце июня, если позволит обстановка, планируется открыть навигацию по рекам и каналам, но без питания на борту», — сказал Беглов.

По информации пресс-службы Агентства внешнего транспорта, по поручению Комитета по транспорту правительства Санкт-Петербурга разработан проект стандарта безопасной деятельности организаций и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих пассажирские перевозки

внутренним водным транспортом.

Проект, который будет направлен судоходным компаниям, определяет меры санитарно-гигиенической безопасности для противодействия распространению в Санкт-Петербурге коронавирусной инфекции (COVID-19). Он разработан с учетом рекомендаций Роспотребнадзора.

В документе содержатся основные требования, предъявляемые к санитарному режиму пассажирских судов и плавучих объектов, личной гигиене членов экипажей судов и работников организации, особенностям режимов доступа, организации питания, санитарной обработке помещений, обеспечению средствами защиты и другие необходимые мероприятия.

В то же время судоходным компаниям рекомендуется разработать и утвердить собственные планы организации работы с опорой на предложенный стандарт.

В частности, стандартом предлагается перед началом рабочего дня организовать ежедневный визуальный осмотр и опрос работников и членов экипажей судов

на предмет наличия симптомов ОРВИ, двукратное измерение температуры.

Работников и членов экипажей судов необходимо обеспечить неснижаемым запасом средств индивидуальной защиты (маски, перчатки), респираторами в случае выявления температурающих лиц, дезинфицирующими средствами, бесконтактными или индивидуальными термометрами, кожными антисептиками, дезинфицирующими салфетками, при необходимости одноразовой посуды.

В стандарте описаны рекомендуемые мероприятия по соблюдению личной гигиены и производственной санитарии, особенности дезинфекции помещений и поверхностей. Отдельно разработан алгоритм действий в случае подозрения и выявления заболевания новой коронавирусной инфекцией COVID-19.

Кроме того, в проекте прописаны меры по обеспечению безопасности пассажиров. Так, предполагается при предъявлении билета выдавать одноразовые перчатки и одноразовые маски

(в случае их отсутствия у пассажира). Необходимо провести дистанционный замер температуры пассажиру перед его заходом на судно (допускаются лица с температурой не выше 37,3 °С). У трапа на судне организовывается пост для обработки рук пассажирами. Во всех санузлах устанавливаются дозаторы с кожным антисептиком, вывешиваются визуальные инструкции по технике мытья и дезинфекции рук.

Судоходным компаниям будет рекомендовано принять меры по исполнению стандарта безопасной деятельности. В случае готовности судоходных компаний будет рассмотрена возможность открытия

навигации на внутренних водных путях Санкт-Петербурга.

Как сообщалось ранее, пассажирская навигация в Санкт-Петербурге стартует после завершения ограничительных мер, связанных с проведением мероприятий по борьбе с распространением коронавируса (COVID-19).

Решение было принято на заседании Межведомственной транспортной рабочей группы при Координационном совете по противодействию распространению в Санкт-Петербурге новой коронавирусной инфекции (COVID-19). Руководителем группы назначен вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Соколов.



СОГЛАШЕНИЕ

СКООРДИНИРОВАТЬ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Правительство Санкт-Петербурга намерено разработать соглашение с ОСК.

«Нам необходимо координировать деятельность по дальнейшему развитию судостроения, освоению новых рынков», — считает губернатор Александр Беглов

Предложение губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова о разработке соглашения между правительством города и АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) принято по итогам совещания, которое прошло под руководством секретаря Совета Безопасности РФ Николая Патрушева. Об этом сообщила пресс-служба администрации губернатора Санкт-Петербурга.

Встреча прошла в формате видеоконференции.

«Нам необходимо координировать деятельность по дальнейшему развитию судостроения, освоению новых рынков, а также более активно включать малый и средний бизнес в цепочки поставок», — заявил губернатор.

Один из вопросов совещания был посвящен мерам по диверсификации производства высокотехнологичной продукции гражданского назначения на предприятиях оборонно-промышленного комплекса (ОПК) Северо-Западного федерального округа.

Губернатор Санкт-Петербурга предложил создать государственную программу адресной поддерж-

ки предприятий ОПК.

По мнению Александра Беглова, в программе адресной поддержки должны быть обозначены рыночные и технологические компетенции, определены торговые ниши. «Мы можем повысить технологический потенциал предприятий оборонно-промышленного комплекса, включив их в существующие городские меры поддержки. Речь идет об индустриальных парках и технопарках. Объединенная судостроительная корпорация уже выразила заинтересованность в совместной работе по этому направлению», — подчеркнул он.

В Петербурге предприятия оборонно-промышленного комплекса, несмотря на сложную из-за эпидемии ситуацию, продолжают работать над диверсификацией производства. За последние годы значительно увеличился выпуск гражданской продукции в судостроении. Госзаказы по инвестиционному федеральному квотам для строительства рыбопромысловых судов получили «Северная верфь» и «Адмиралтейские верфи».

В апреле 2020 года Средне-Невский судостроительный завод заключил контракт на строительство двух пассажирских судов класса «река-море» для Красноярского края. Это крупнейший гражданский заказ за всю историю завода.

К ДАТЕ

Корабли и катера Каспийской флотилии и Северного флота направились с мест базирования в Санкт-Петербург для участия в главном Военно-морском параде страны.

С СЕВЕРА И ЮГА — НА ПАРАД

Главный Военно-морской парад состоится 26 июля на рейде Санкт-Петербурга. В нем примут участие самые крупные и мощные корабли Северного, Тихоокеанского, Балтийского и Черноморского флотов.

Из Астраханской области в Санкт-Петербург вышли пять кораблей и катеров Каспийской флотилии во главе с малым ракетным кораблем «Великий Устюг», сообщила пресс-служба Южного военного округа. Они преодолеют общей сложности более 2,5 тыс. км и 56 шлюзов, обеспечивающих проход через водные бассейны с различными уровнями воды.

Малые ракетные корабли проекта 21631 «Буян-М» — серия российских многоцелевых ракетно-артиллерийских кораблей малого водоизмещения (МРК) с управляемым ракетным оружием ближней морской зоны.

Противодиверсионные катера проекта 21980 «Грачонок» — серия российских катеров охраны водного района, разработанных для ВМФ России, предназначены для борьбы с диверсионно-террористическими силами и средствами в акваториях пунктов базирования и ближних подходах к ним.

В Петербург для участия в параде уже направились и противо-

диверсионные катера Северного флота, сообщает INTERFAX.RU, со ссылкой на пресс-службу флота.

По ее данным, катера «Юнармеец Заполярья», «Юнармеец Беломорья» и «Валерий Федянин» приступили к переходу на Ленинградскую военно-морскую базу. Они пройдут по системе Беломорканала по Карелии, через крупнейшие озера Европы — Онежское и Ладожское и войдут в Неву.

Как заявили в Севфлоте, в назначенный срок противодиверсионные катера придут на Ленинградскую военно-морскую базу и приступят к подготовке к параду.



НАВИГАЦИЯ-2020

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ
НА БОРТ!

Пассажирская навигация на Москве-реке начнется 23 июня.

«23 июня 2020 года ... будет возобновлена пассажирская навигация по Москве-реке. Можно будет вновь прокатиться на речном трамвайчике», — говорится в сообщении в личном блоге Сергея Собянина.

Напомним, движение пассажирских судов с пассажирами на борту в пределах административных границ города Москвы запрещено с 00:00 мск 17 апреля 2020 года. Соответствующее распоряжение 16 апреля подписали о.о. руководителя ФГБУ «Канал имени Москвы» Андрей Андросов.

Москва поэтапно снимает ограничения по коронавирусу. На третьем этапе — с 23 июня

2020 года — начнут работу организации, осуществляющие деятельность в сфере водного транспорта, сообщается на официальном сайте мэра Москвы.

Отмечается, что все вновь открывшиеся организации будут обязаны соблюдать требования курирующих их городских департаментов и предписания управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по Москве.

Снятие ограничений может быть приостановлено в случае ухудшения эпидемиологической ситуации.

НА СУДАХ СТАНЕТ
ПРОСТОРНЕЕ

Судоходные компании к открытию летней навигации в Москве готовы вывести около 100 единиц флота.

К началу летней пассажирской навигации 2020 года речные судоходные компании готовы вывести на линии не менее 100 единиц флота, передает Агентство городских новостей «Москва» со ссылкой на президента Московской ассоциации судовладельцев пассажирского флота Кирилла Евдокимова.

«Большая часть флота будет готова выйти 23 июня. Все требования, которые утверждены министром транспорта и главным санитарным врачом РФ, нами уже учтены. Когда стала известна точная дата выхода, мы уже начинаем процедуру получения всех необходимых документов. По хорошей погоде, думаю, выйдет не менее 100 судов», — сказал Евдокимов.

Он также отметил, что судоходные компании не планируют увеличивать стоимость билетов.

«Что касается стоимости, то мы не планируем ее увеличивать, мы надеемся, что нам удастся сохранить прошлогоднюю стоимость. Просто придется зафиксировать те убытки, которые уже возникли у судоходных компаний в этом году. Ориентировочная цена прогулки будет составлять 600 руб. на взрослого пассажира», — пояснил Евдокимов.

Применительно к необходимости соблюдать санитарные нормы, будет соблюдаться 1,5-метровая дистанция, на входах будут раздаваться маски. Кроме того, ограничат количество пассажиров. К примеру, на теплоходе «Москва» по проекту пассажирской вместимости предусмотрена в 250 человек, а пускать предполагается по 50 человек на верхнюю и главную палубы.

ПАТРУЛИРОВАНИЕ

ДОБРОВОЛЬЦЫ ПОМОГУТ

С отменой в столице режима самоизоляции ГИМС усиливается патрулирование водной акватории Москвы.

Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС) ГУ МЧС по г. Москве увеличивает количество патрулирований по профилактике происшествий на водных объектах, сообщила пресс-служба управления.

С установлением жаркой погоды на водоемах столицы ожидается рост числа отдыхающих, так же как и количество маломерных судов.

Патрулирование будет осуществляться на катерах по маршрутам, наиболее популярным среди горожан. Среди которых — Москва-река, Строгинская пойма, Чистый залив, Серебряный Бор, набережные реки Москвы в центральном бьефе и Химкинское водохранилище.

Кроме того, инспекторы на автомобилях будут патрулировать прибрежные территории и закрытые водоемы, куда невозможен доступ на катерах.

К спасателям присоединятся более 1100 добровольцев, которые будут осуществлять патрулирование на 144 маршрутах. В особо жаркий период при температуре свыше 25 градусов пожарно-спасательные подразделения в своих районах выезда будут привлекаться для проведения профилактической работы с населением.

Кроме того, на особый контроль возьмут освидетельствование баз для стоянок маломерных судов.

ПОРТКОНТРОЛЬ



НАРУШЕНИЙ — МЕНЬШЕ

Выявлено сравнительно небольшое количество нарушений вследствие ограничений на движение пассажирских судов из-за COVID-19.

Инспекторы государственного портового контроля Московского бассейна ВВП за январь — май 2020 года провели 387 инспекций судов, сообщила пресс-служба ФГБУ «Канал имени Москвы». Только в мае проверки прошли 172 судна.

По итогам инспекций выявлено 952 нарушения обязательных требований, из них за прошедший месяц — 426.

С начала года количество инспекций пассажирских судов составило 55, из них за май — 22. Выявлено нарушений обязательных требований на пассажирских судах — 135, из них за май — 52.

Временно задержано было 11 судов, 5 из которых — в мае.

Отмечается, что сравнительно небольшое количество инспек-

ций пассажирских судов с начала года является следствием того, что в связи с пандемией COVID-19 на осуществление пассажирских перевозок на внутренних водных путях в Москве и Московской области были введены ограничения.

Основными причинами задержания судов инспекторами портового контроля являются отсутствие у судоводителей (или окончание срока действия) надлежащих судовых документов, предусмотренных статьей 14 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, неудовлетворительное состояние противопожарного, аварийно-спасательного и навигационного оборудования, главных и вспомогательных двигателей и механизмов, а также несоответствие дипломов и квалифи-

кационных свидетельств членов экипажей судов занимаемым ими должностям.

Для рассмотрения в Центральное УГРН Ространснадзора передано 20 материалов, содержащих признаки административных правонарушений, один материал направлен в транспортную прокуратуру (за май — 9 материалов в ЦУГРН и 1 — в транспортную прокуратуру).

Общая сумма штрафов по административным правонарушениям составила 45 100,00 руб.

Работа по выявлению нарушений обязательных требований транзитным флотом во время его движения осуществляется в сотрудничестве с экипажами путейских судов и диспетчерской службой ФГБУ «Канал имени Москвы».



БЕЛОМУТ



НЕ ОСТАНАВЛИВАЯ СУДОХОДСТВО

По итогам государственной экспертизы выданы положительные заключения на реконструкцию гидроузла Белоомут.

Главгосэкспертиза России рассмотрела представленную повторно проектно-сметную документацию на модернизацию одного из важнейших гидротехнических сооружений, необходимого для судоходства между Рязанской и Московской областями, — гидроузла Белоомут, сообщила пресс-служба учреждения.

Гидроузел Белоомут расположен на реке Оке в Луховицком районе Подмосковья, между городом Коломна и селом Константиново. Он был построен в 1911–1914 годах и введен в эксплуатацию в 1915-м с целью обеспечения нормальных судоходных глубин в навигационный период, который длится с начала мая по начало ноября. О необходимости модернизации комплекса заговорили спустя почти 100 лет. К этому времени техническое состояние шлюза Белоомута оценивалось как неработоспособное. Кроме того, система в целом износилась, снизилась пропускная способность канала.

Проектную документацию на строительство нового современного шлюза и проведение сопутствующих работ в рамках комплексного проекта реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы подготовили в ходе исполнения национального проекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и на основании федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)». В 2014 году проектную документацию одобрила Главгосэкспертиза России. В процессе реализации объекта было решено внести в проект ряд изменений, которые также потребовали согласования.

В рамках корректировки, получившей положительное заключение экспертов Главгосэкспертизы России, были изменены технико-экономические показатели объекта, часть конструктивных, объемно-планировочных и иных решений, выделены этапы реконструкции, представлены обнов-

ленные сведения о градостроительном плане земельного участка. Выделение этапов потребовалось для проведения модернизации гидроузла без остановки судоходства в период навигации.

Так, в ходе первого этапа строится новый шлюз — в створе гидроузла рядом со старым, а также возводятся объекты административно-хозяйственного назначения. В ходе второго строят плотину, административно-бытовые здания, помещения мехоборудования на шлюзе и плотине, посты охраны. Кроме того, здесь будут установлены системы оповещения и управления эвакуацией, контроля и управления доступом и другие. В третий этап выделены демонтаж плотины, укрепление правого берега и строительство струнаправляющих сооружений.

Финансирование реконструкции гидроузла Белоомут осуществляется за счет средств федерального бюджета Российской Федерации. Застройщик — ФГБУ «Канал имени Москвы». Проект подготовлен ООО «ПромПроект».

ЯХРОМСКИЙ РАЙОН

РЕКОМЕНДОВАН РЕМОНТ

Проведено преддекларационное обследование четырех малых сооружений Яхромского РГС канала имени Москвы.

Комиссия в составе представителей Росморречфлота, Ространснадзора, ФГБУ «Канал имени Москвы», ГУМЧС России по Московской области и ООО «СГТ» провела осмотр гидротехнических сооружений, ознакомилась с данными наблюдений за их состоянием и имеющейся технической документацией, пришла к выводу:

- дюкер № 79, дюкер № 77 и дюкер № 100 выполняют свои функции по пропуску воды, собираемой с водосбросных площадей нагорными канавами;
- донный сброс № 122 выполняет функции по опорожнению южного полубьефа в случае ремонта.
- эксплуатация ГТС ведется в соответствии с требованиями

действующих нормативных документов.

По действующей декларации уровень безопасности дюкера № 79, донного сброса № 122, дюкера № 77 и дюкера № 100 оценивается как пониженный. Для повышения уровня безопасности комиссия рекомендовала провести ремонтные работы, после чего продолжить наблюдения за техническим состоянием.

Дюкер № 79 и донный сброс № 122 расположены в п. Орехово Дмитровского р-на Московской области.

Дюкер № 77 и дюкер № 100 расположены соответственно в д. Надеждино и п. Деденево Дмитровского р-на Московской области.

Все ГТС были введены в постоянную эксплуатацию в 1937 г.

РЫБИНСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ

ОБОРУДУЮТ ШЛЮЗ И ГАЛЕРЕИ

На Рыбинском гидроузле в рамках второго этапа реконструкции шлюза меняют механическое оборудование.

На шлюзе Рыбинского гидроузла ФГБУ «Канал имени Москвы» (Ярославская область) в рамках второго этапа реконструкции началась замена механического оборудования шлюза и водопроводных галерей. Так, в проектом положении установлена дополнительная рама для установки поворотных блоков механизма маневрирования аварийно-ремонтными воротами.

Проведены бетонные работы в помещениях для механизма предохранительного устройства от навала судов: смонтированы закладные детали предохранительного устройства, плиты перекрытия и пандусы. Начато изготовление и монтаж ограждений.

Кроме того, Череповецкий завод металлоконструкций завершил сборку четырех механизмов

маневрирования водопроводными галереями камеры № 11.

Продолжаются работы по реконструкции механизма нижних двустворчатых ворот.

Напомним, мероприятия второго этапа реконструкции проводятся в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» в рамках транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Ранее в рамках второго этапа реконструкции в камере № 12 установлены новые механизмы нижних двустворчатых ворот, аварийно-ремонтных ворот, маневрирования клапанным затвором, а также затворы вспомогательного и основного наполнения и опорожнения.

КУЗЬМИНСК

УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ — НОРМАЛЬНЫЙ

Межведомственная комиссия провела преддекларационное обследование гидроузла Кузьминск ФГБУ «Канал имени Москвы».

Межведомственная комиссия в составе представителей Росморречфлота, Центрального УГРН Ространснадзора, ФГБУ «КиМ», ГУМЧС России по Рязанской области и ООО «СГТ» провела осмотр гидротехнических сооружений гидроузла Кузьминск. На основании результатов осмотра ГТС, ознакомления с данными наблюдений за их состоянием и имеющейся технической документацией комиссия пришла к выводу:

– гидроузел выполняет свои функции по осуществлению пропуска судов и составов, поддержанию подпорного уровня воды и пропуску расходов;

– эксплуатация гидротехнических сооружений гидроузла Кузьминск и его оборудования ведется в соответствии с требованиями «Правил технической эксплуата-

ции судоходных гидротехнических сооружений», «Положения о планово-предупредительном ремонте судоходных гидротехнических сооружений», «Инструкции по наблюдениям и исследованиям на судоходных гидротехнических сооружениях» (часть I, II, III) и других нормативных документов.

По действующей декларации уровень безопасности гидроузла Кузьминск оценивается как нормальный.

Для поддержания технического состояния, предотвращения снижения уровня безопасности и предотвращения ухудшения прочностных характеристик гидротехнических сооружений гидроузла Кузьминск комиссия рекомендовала выполнить подсыпку гибкой части рисбермы плотины и начать расчистку нижнего бьефа плотины.

Месторасположения гидроузла Кузьминск — река Ока, 750,3 км судовой хода от устья реки Оки по лоцманской карте 2014 г., Рязанская область, Рыбновский район, вблизи д. Аксеново.

Гидроузел — новый, построен на месте сооруженного в 1914 году гидроузла, который сейчас демонтированы. Ввод во временную эксплуатацию состоялся в июне 2015 г. (шлюз), в постоянную эксплуатацию — в декабре 2015 г. (гидроузел).

Плотина предназначена для поддержания судоходных уровней реки Оки выше гидроузла.

Вместе с Белоомутским гидроузлом, также переживающим реконструкцию, входит в состав Москворецко-Окской шлюзованной системы, являясь одним из главных гидротехнических водно-транспортных сооружений на Оке.



ИНФРАСТРУКТУРА



НА ВОЛГОДОНСКОМ ПЕРЕШЕЙКЕ

На Волго-Донском судоходном канале модернизируют три гидроузла.

Эксперты Главгосэкспертизы России выдали положительное заключение на представленную повторно проектно-сметную документацию на работы, которые планируется провести на трех гидроузлах Волго-Донского судоходного канала, сообщила пресс-служба ФАУ «Главгосэкспертиза России».

Волго-Донской судоходный канал имени В. И. Ленина соединяет две реки в месте их максимального сближения на Волгодонском перешейке и связывает Каспийское море с Мировым океаном. В настоящее время проводится комплексная реконструкция канала, в том числе обновление механического оборудования его гидроузлов.

Проектом, одобренным Главгосэкспертизой России, предусмотрена реконструкция механического оборудования камер шлю-

зов гидроузла № 6 в Кировском сельском поселении, Ильевского гидроузла № 13 у поселков Пятиморски и Ильевка в Ильевском сельском поселении и Николаевского гидроузла, расположенного возле станции Николаевская в Ростовской области.

Здесь будет проведена модернизация рабочих двустворчатых ворот и гальсбантных устройств, путей и опорно-ходовых узлов подъемно-опускных ворот, лестниц спуска в осушенные камеры шлюзов, а также замена насосного оборудования для осушения камер.

Реконструкция проводится в рамках подпрограммы «Морской и речной транспорт» федеральной целевой программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы (2010–2021 годы)».

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

В ОБЪЕМЕ 1,3 МЛН ТОНН ГРУНТА

ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» с начала июня приступило к выполнению дноуглубительных и дноочистительных работ.

Дноуглубительные работы в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей в 2020 году запланированы в объеме 1,3 млн тонн грунта, что, по данным ИАА «ПортНьюс», на 5% ниже фактического объема выполненных дноуглублений в 2019 году.

Как сообщило ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация», предварительно в начале текущей навигации были выявлены лимитирующие участки водного пути, на которых в первую очередь требовалось проведение дноуглубительных работ. К работам приступили после завершения нерестового периода.

«Данные работы проводятся с целью обеспечения габаритов судового хода и навигационной безопасности транзитного флота в условиях маловодья», — пояснили в Азово-Донской бассейновой администрации. С 1 июня к работе на незарегулированном участке реки Дон задействован траншейный землесос «Донской-604» проекта 1-516. Одновременно

начато дноочистение на лимитирующем участке плеса реки Дон между Константиновским и Кочетовским гидроузлами, которое выполняется плавкраном «ДТ-28» проекта 81050 с судном обеспечения «Капитан Бирюков» проекта № 911 Випалубной баржей «Т-302» проекта Р-92.

В навигацию 2020 года к выполнению эксплуатационных дноуглубительных и дноочистительных работ в Азово-Донском бассейне ВВП будут привлечены два траншейных землесоса проекта 1-516, рабочим периодом 111–112 суток и два плавкрана проектов 81040 и 81050, а также земснаряд проекта Р-87.

«Выход путейского флота на плес и его дальнейшая работа в бассейне осуществляется с обеспечением рекомендаций Минтранса России, направленных на безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта в условиях COVID-19», — подчеркнули в ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

ЛЕСОСПЛАВ

МАНЕВРЫ В ДЕЛЬТЕ СЕВЕРНОЙ ДВИНЫ

Беломорская сплавная компания за плотовую навигацию доставила более 20 тыс. куб. м древесины.

Древесину, заготовленную Верхнетоемским ЛПХ, привели с плотбища Большая Свага на лесную биржу ЗАО «Лесозавод 25». Объем плота превысил 10 тыс. куб. м. Суднорейс составил 10 дней.

Основную часть пути плот транспортировали два буксира — «Валентин Зажигин» в голове, «Николай Стрелков» в хвосте. У южной границы порта Архангельск на помощь пришли еще пять буксиров. Их задача — контрольная проводка. Дополнительные теплоходы помогли маневрировать на изгибах дельты Северной Двины, между опорами мостов и во время швартовки к месту стоянки.

«Сплав плота — это целая на-

ука, — отметил капитан буксира «Юрий Мамонтов» Владислав Шемякин. — Мы ведем огромное количество древесины. Размер плота примерно 280 на 60 метров, его осадка полтора метра. Представляете, какое сопротивление нужно преодолеть? Сложнее всего, конечно, головному буксировщику, на нем лежит вся ответственность за операцию. Ну, а мы в любой момент готовы прийти на выручку и подстраховать».

По словам Владислава Шемякина, плот — сложная конструкция, состоящая из тысяч бревен, которые увязаны между собой в пучки, находящиеся в кошельках — секциях, а по периметру ограждение — обоновка, тоже

из бревен. Сплачивается все это десятками тонн такелажа силами Верхнетоемского участка БСК ответственно и надежно. Однако большие волны, мель или удар обуй могут нарушить целостность конструкции.

Как отметили в БСК, в этом году плотовой сплав прошел успешно. Буксиры в целости и сохранности привели более 20 тыс. куб. м древесины (два плота). Сформировать больше в Верхнетоемском ЛПХ не смогли из-за аномально теплой зимы. Поэтому сейчас основной сплав идет баржами.

Напомним, в эту навигацию буксирам БСК предстоит доставить более 600 тыс. куб. м древесины зимней заготовки.



ОТ БОРОВСКОЙ КУРЬИ ДО ПЛОТБИЩА ПОЛОУСНОЕ

Завершены массовые грузоперевозки леса на Верхней Каме.

С прохождением весеннего половодья на Верхней Каме закончились сплав в плотах и перевозки леса в барже-буксирных составах (ББС). Проведена масштабная работа как со стороны заготовителей — тех, кто занимался заготовкой и транспортировкой древесины, так и со стороны путейцев. На период весеннего половодья была введена в действие освещаемая навигационная обстановка от Боровской курьи до плотбища Полоусное. Движение по реке не прекращалось круглые сутки. К работе подошли со всей серьез-

ностью, так как для осуществления бесперебойной проводки плотов и ББС требуется доскональное знание специальной лодии и специфики реки.

На сегодняшний день в связи с выполнением транспортной задачи плавучая обстановка снята, северная навигация на Верхней Каме завершена.

ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей» обслуживает водные пути бассейна Камы от устья Вятки до устья Вишеры общей протяженностью 2983 км.

Основные внутренние водные

пути: реки Кама, Чусовая, Белая, Иж, Уфа, Камское, Воткинское, Нижнекамское водохранилища.

Ежегодно весной в Камском бассейне по высокой воде осуществляется вывод плотов плотбищ Верхней Камы. С 2004 по 2016 год сплав леса в плотах в разные годы составлял 150–330 тыс. м³. Начиная с 2017 года объемы увеличились до 450 тыс. м³. Лес в плотах идет на переработку в Соликамск на АО «Соликамскбумпром», — один из лидеров целлюлозно-бумажной промышленности России, и на ООО «Красный Октябрь» в Перми.



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

БОЛЬШЕ СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ

В Эвенкию в полном объеме завезены нефтепродукты, всего почти 42 тыс. тонн различных грузов.

План по весенне-летней навигации-2020 в Эвенкию выполнен. Всего в поселки Эвенкийского района по воде доставлено почти 42 тыс. тонн различных грузов, большая часть из них — нефтепродукты (31,145 тыс. тонн), сообщила пресс-служба администрации Эвенкийского муниципального района Красноярского края.

Также в рамках северного завоза в Эвенкию доставлены различные грузы: уголь — 4,484 тыс. тонн, продовольствие — 1,805 тыс. тонн, ТМЦ, техника, стройматериалы, в том числе для ремонта здания аэропорта «Горный» в поселке Тура, — 6,425 тыс. тонн.

Последние танкеры Енисейского речного пароходства на днях покинули берега Нижней Тунгуски в районе поселка Тура и отправились в обратный путь — в Красноярск.

«Итоги навигации этого года мы оцениваем положитель-

но. В полном объеме завезено топливо для дизельных электростанций района, нефть для нужд муниципальных предприятий «Илимийские теплосети» и «Байкитэнерго», авиакеросин, бензин для розничной реализации населению и юрлицам. К слову, светлые нефтепродукты (бензин и дизельное топливо) нынче доставлены в большем количестве, чем ранее, мы учли растущий спрос среди жителей Эвенкии, — рассказывает директор муниципального предприятия ЭМР «Эвенкиянефтепродукт» Ким Губарев. — Хотелось бы отметить хорошее взаимодействие всех ответственных лиц и структур, задействованных в северном завозе. Понимая ограниченность навигации по времени, все действовали четко, оперативно, было полное взаимопонимание и организованность. Большая благодарность руководству Енисейского речного пароходства за

то, что прислушиваются к нашим пожеланиям. Так, по технологии сначала нам удобнее раскочевать светлые нефтепродукты, а затем темные. Именно в такой последовательности и был подан флот. Сама раскочка топлива осуществлялась в хорошем темпе с соблюдением всех норм техники безопасности. В среднем в сутки разгружали 1600–1700 тонн, в отдельные дни до 2000 тонн. Если ставить оценку всей состоявшейся навигационной кампании — это твердая «пятерка» по пятибалльной шкале».

Уровень воды в Нижней Тунгуске по состоянию на 10 июня составляет 1002 см (проектный уровень (условный низкий) — 680 см). Таким образом, навигация для малого флота еще продолжается. Для населения и ряда учреждений доставляются продукты, товарно-материальные ценности, стройматериалы, техника и другие грузы.

С ЗЕЛЕННОГО МЫСА СПУСТЯ 20 ЛЕТ

Флотом ПАО «ЛОРП» уже отправлено 221,4 тыс. тонн грузов из 1,27 млн тонн плановых.

Флотом ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» по состоянию на 10 июня 2020 года, отправлено 221,4 тыс. тонн грузов: 157,6 тыс. тонн сухогрузов и 63,8 тыс. тонн нефтеналива, передает газета судоходной компании «Ленский водник».

По сообщению начальника Службы движения флота ПАО «ЛОРП» Михаила Константинова, на реку Вилюю в текущую навигацию необходимо доставить большой объем грузов — порядка 93,7 тыс. тонн, из которых 82,7 тыс. тонн сухогрузов (каменный уголь, щебень, цемент) и 11 тыс. тонн нефтепродуктов.

Отгрузка сухогрузов ведется с Верхнего и Нижнего Бестяха

и Мохсоголлоха. Также с Вилюя предстоит вывезти 18 тыс. тонн газоконденсата назначением на Нижний Бестях, Кысыл-Сыр и Сангары с дальнейшей отгрузкой в арктические районы республики.

На реку Амга доставлен весь планируемый объем груза — 30 тыс. тонн каменного угля.

Перевозку контейнеров с причала в Нижнем Бестяхе до причала пароходства «Якутск» (на Даркылахе) осуществляет теплоход «Нюя» с баржей М-62. На этой же линии работает «СК-2014», оборудованный аппарелью для перевозки автотранспорта. В Мохсоголлохе «СОТ-1117» загрузился щебенкой назначением на Вилюю.

Планируется отгрузка нефтекото-

для нужд ГУП ЖКХ РС(Я).

Суда ПАО «ЛОРП», находившиеся на зимнем отстое на Нижней Колыме, начали работу по доставке грузов. Сухогруз «Капитан Слобожанин» и буксир «Софрон Данилов» с двумя баржами сделали круговой рейс до Зеленого Мыса и доставили более 7 тыс. тонн каменного угля. Таким образом, навигация на северных водных магистралях набирает темпы.

Как сообщалось ранее, рейсы Зеленый Мыс — Зырянка ЛОРПом были возобновлены в 2019 году после 20-летнего перерыва.

Напомним, ЛОРП в навигацию 2020 года планирует перевезти 1,27 млн тонн грузов, в том числе 945,0 тыс. тонн сухих грузов и 327 тыс. тонн нефтеналивных.

НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Ежегодный инспекторский осмотр Новосибирского шлюза частично произведен в дистанционном режиме.

ИНСПЕКЦИЯ В
ДИСТАНЦИОННОМ
РЕЖИМЕ

В связи с действующими санитарно-эпидемиологическими ограничениями инспекторский осмотр шлюза был проведен с соблюдением необходимых мер предосторожности в ограниченном численном составе, часть процедур выполнена в дистанционном режиме.

В ходе инспекторского осмотра специалистами ФБУ «Администрация Обского БВП» проверено состояние основных объектов шлюза и его ремонтно-складского хозяйства, работа электромеханического оборудования в штатном эксплуатационном режиме и в режиме экстренных остановок, работа системы АСУ ТП, соблюдение требований и норм по охране труда, технике безопасности, выполнение требований транспортной безопасности.

Документарной проверке подвергнуты паспорт шлюза, журналы, графики наблюдений и исследований, предписания, выполнение программы межнавигационного текущего ремонта и решений инспекторского осмотра 2019 года.

По итогам инспекторского осмотра составлен акт и паспорт эксплуатационной готовности Новосибирского шлюза. Техническое состояние шлюза оценивается как работоспособное, уровень безопасности — нормальный.

Новосибирский шлюз — единственное за Уралом судопропускное гидротехническое сооружение шлюзового типа.

Шлюз расположен в пойменной части правого берега реки Обь выше Новосибирска в Советском районе, в 680 км от слияния рек Бия и Катунь. Шлюз входит в состав Новосибирского гидроузла и находится в створе Новосибирской ГЭС.

В январе 2020 года подписан акт приемки объекта «Реконструкция Новосибирского шлюза, второй этап реконструкции (реконструкция подходящего канала и ворот)». Работы по реконструкции выполнялись в рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы 2010–2020 гг.»

РУСЛОВЫМ ИЗЫСКАНИЯМ —
ЦИФРОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Все филиалы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» переходят на цифровое оборудование для проведения русловых изысканий.

Русловые изыскания филиалов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» переходят на новейшее цифровое оборудование. Так, в современном оснащении с июня приступили к проведению изыскательских работ в границах обслуживаемых участков русловые изыскательские партии (РИП) Ханты-Мансийского ОУВПиС филиала ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

Только изыскатели РИП № 18 Ханты-Мансийского ОУВПиС в текущем году планируют выполнить свыше 60 русловых съемок, произвести апробацию в реальных условиях (оплавывание) электронно-навигационных карт. Работы предстоит вести на новейшем высокоточном оборудовании, которое поступило в распоряжение РИПов партий филиалов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в текущем году.

Сотрудники РИПов сейчас осваивают современные влагозащищенные планшеты и ГНС-приемники. Новейшее оборудование позволяет использовать данные системы позиционирования ГЛОНАСС для получения точных координат. Цифровое оборудование позволяет собирать качественную

информацию для нанесения на карты: от точности данных зависит безопасность судоходства. Проведенные русловые изыскания показывают координаты передвижения СНО для корректировки судового хода, а также необходимость проведения дноуглубительных работ на лимитирующих участках судоходных рек.

Оборудование было приобретено в декабре прошлого года. Всего закупили 7 комплектов, что достаточно для оснащения всех филиалов. В течение ближайших двух лет запланировано приобретение эхолотов, которые позволят дооснастить русловые изыскательские партии филиалов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и вывести русловые съемки на новый уровень.

Администрация обслуживает 14627 км водных путей. Географический район деятельности: Омская область, Тюменская область, Ханты-Мансийский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Свердловская область.

Основные внутренние водные пути: реки Иртыш, Обь, Малая Обь, Надымская Обь, Хаманельская Обь, Пур, Таз, Большая Обь, Горная Обь, Казым, Обско-Тазовская губа и протоки.



АТОМОХОД



ТУРБОГЕНЕРАТОР — ЧАСТЯМИ

На атомоход «Урал» погружен турбогенератор массой около 300 тонн.

Балтийский завод погрузил на второй серийный атомный ледокол проекта 22220 «Урал» главный турбогенератор правого борта

Погрузка турбогенератора общей массой около 300 тонн производилась частями: сначала загрузили генератор и конденсатор, затем — турбину массой 140 тонн. Оборудование было доставлено и погружено на ледокол с помощью плавучего крана «Демаг». После установки на штатные места начались сборка и монтаж оборудования на фундаменте.

В состав паротурбинной установки входят два главных турбогенератора.

Напомним, завод «Киров-Энергомаш» в мае отгрузил на Балтийский завод главный турбогенератор правого борта для серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Урал»

Добавим также, Балтийский завод 26 мая 2020 года заложит третий серийный атомный ледокол проекта 22220. Судно получит имя «Якутия» и станет четвертым атомоходом данного проекта (третьим в серии, не считая головного — прим. ред.).

По контракту ФГУП «Росатом-флот» Балтийский завод строит три атомных ледокола проекта 22220: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Ледокол «Арктика» будет сдан в эксплуатацию не позже мая 2020 года. «Сибирь» и «Урал» — в 2021–2022 годах. Всего в рамках

концепции развития атомного ледокольного флота госкорпорации «Росатом» предполагается строительство пяти серийных ледоколов проекта 22220.

Сдача в эксплуатацию ледокола «Урал» планируется в 2022 году.

Атомный ледокол «Урал» был заложен на Балтийском заводе 25 июля 2016 года, спущен на воду 25 мая 2019 года.

Ледоколы оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этих судов. Технический проект атомохода был разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухсадовочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледокол будет работать в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, а также на более мелководных участках устья Енисея и районе Обской губы.

Основные характеристики судна: мощность — 60 МВт (на валах), скорость хода — 22 узла (по чистой воде), длина — 173,3 м (160 м по КВЛ), ширина — 34 м (33 м по КВЛ), высота — 52 м, осадка — 10,5 м/8,65 м, максимальная ледопроходимость — 2,8 м, полное водоизмещение — 33 540 тонн, назначенный срок службы — 40 лет.

К ЗИМНЕЙ НАВИГАЦИИ

ГОТОВЬ ЛЕДОКОЛЫ С ЛЕТА

«Росморпорт» начал подготовку ледокольного флота к зимней навигации 2020–2021 годов.

Сейчас предприятие начинает организацию ремонтных работ и технического обслуживания судовых средств и конструкций в соответствии с требованиями Российского морского регистра судоходства.

Также проводятся закупочные процедуры по выбору исполнителей ремонта и поставщиков сменного-запасных частей. Для девяти ледоколов ФГУП «Росморпорт» исполнители уже определены.

Доковый ремонт уже начался на ледоколах «Капитан Сорокин» и «Иван Крузенштерн». Ремонт включает осмотр корпуса и замер остаточных толщин, осмотр или

замену действующих уплотнений линий гребных валов, очистку и окраску корпуса, а также ремонт судовых механизмов.

С июля доковый ремонт пройдут ледоколы «Капитан Николаев», «Ермак», «Юрий Лисянский», «Капитан Евдокимов», «Капитан Букаев», «Владивосток» и «Тор».

На остальных ледоколах проводится межнавигационный ремонт, который подразумевает плановое техническое обслуживание судовых механизмов. В настоящий момент работы выполняются на ледоколах «Капитан М. Измайлов», «Санкт-Петербург», «Капитан Косолапов», «Диксон», «Капитан Чадаев».

ПРОЕКТ

ДЕБЮТНЫЙ ДЛЯ ОСК



Объединенная судостроительная корпорация разработала свой первый проект грузового судна, которое будет почти полностью произведено из российских комплектующих.

Проект получил название «Финвал-8000» (пр.23640). Судно будет иметь класс река-море и предназначаться для перевозки генеральных и навалочных грузов, включая зерно, контейнеров в самих трюмах и на крышках люков трюмов, опасных грузов. Максимальный дедвейт — около 8 тысяч тонн.

Новый проект отвечает самым современным национальным и международным требованиям в области защиты окружающей среды и охраны труда. Судно относится к наиболее востребованному в России классу сухогрузных судов «Волго-Дон макс». При разработке проекта было уделено внимание оптимизации обводов корпуса судна с целью улучшения пропульсивных качеств судна и снижению расходов топлива.

Степень локализации судна в РФ превысит степень локализации ранее построенных судов аналогичного назначения. Важной особенностью является применение в проекте пропульсивного комплекса, включающего движительно-рулевые колонки и подруливающие устройства,

производства головного филиала НПО «Винт» АО «ЦС «Звездочка», входящего в ОСК. Кроме того, планируется, что палубное оборудование для судна поставит ПАО «Пролетарский завод» (входит в ОСК).

Президент ОСК Алексей Рахманов прокомментировал планы корпорации относительно нового продукта: «Для данного сегмента рынка характерны два фактора. Во-первых, суда этого класса активно эксплуатируются, и поскольку многие из них имеют возраст более 40 лет, идет их постепенное списание. Во-вторых, параллельно с выбытием старой техники по отечественным и зарубежным проектам строятся новые суда, отвечающие современным потребностям судовладельцев. Часть из них создается на верфях ОСК. Мы накопили достаточный опыт и готовы предложить судоходным компаниям эффективное в эксплуатации и привлекательное по цене судно смешанного плавания. При этом стоит отметить, что наша задача — сделать конкурентное предложение, поэтому стоимость судна не будет превышать

свои ближайшие аналоги. Таким образом, мы рассчитываем, что новое грузовое судно будет пользоваться устойчивым спросом по конкурентной оценке соотношения — «цена-качество — сроки постройки».

Концепция проекта предполагает максимальное использование отечественных материалов и оборудования. К созданию судна будут привлечены создаваемые ОСК центры продуктовой специализации: «ОСК-Интерьер», «ОСК-Движение» и «ОСК-Электромонтажные работы». Постройка может быть организована на нескольких судостроительных заводах корпорации. Финансировать постройку судов предполагается через кэптивную лизинговую компанию «Машпромлизинг». На текущий момент разработан дизайн-проект и технический проект судна пр.23640, который представлен в Российский морской регистр судоходства. При условии оперативного решения всех административных вопросов потенциальный заказчик сможет получить головное судно уже в 2021 году».

СУХОГРУЗ

С МАКСИМАЛЬНЫМИ ГАБАРИТАМИ

На Окской судовой верфи спустили на воду третий многоцелевой сухогруз проекта RSD59 для компании «Петротранс».

Судно строится по заказу ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», для судоходной компании «Петротранс». Проектант — Морское Инженерное Бюро.

Окская судовой верфь строит 15 судов проекта RSD59 (первых пять для судоходной компании «Петротранс», десять следующих — для судоходной компании «Астрол»). Суда проекта RSD59 в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВДСК габариты.

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных,

лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК МПОГ и Приложения В Кодекса ВС в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Проект разработан на класс KM Ice2(hull; power) R2 AUT1-ICS BWM(T) CONT (deck, cargo holds Nos.1,2) DG (bulk, pack) Российского морского регистра судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.

Наибольшая длина судна составляет 141,0 м, ширина габа-

ритная — 16,98 м, высота борта — 6,00 м. Вместимость грузовых трюмов 11400 куб. м. Скорость эксплуатационная составляет 10,5 узла. Автономность плавания в море составляет 20 суток. Экипаж — 11 человек, мест — 14. Предусмотрена санитарная каюта и каюта для лоцмана. Головное судно (на Окской судовой верфи) проекта RSD59 «Петротранс — 5901» было заложено 30 июля 2019 года, спущено на воду 3 марта 2020 года.

Как сообщалось ранее, головное многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Петротранс — 5901» было сдано в эксплуатацию судоходной компании «Петротранс» 29 мая 2020 года.





МОРСКОМУ УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНОМУ ЦЕНТРУ «МАКАРОВКИ» — 25 ЛЕТ!



25 лет назад в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова был создан Морской учебно-тренажерный центр, за годы своего существования ставший одной из ведущих структур дополнительного профессионального образования вузов Росморречфлота и одним из крупнейших в стране центров повышения квалификации специалистов морского транспорта и нефтегазовой индустрии.

база была расширена разработкой молодой отечественной компании «Транзас». В июле 1994 года был подписан приказ о создании самостоятельного подразделения в составе вуза — учебно-тренажерного центра ГМССБ.

В феврале 1995 года тренажерный центр прошел освидетельствование комиссией ФГУП «Морсвязьспутник», проведенное по поручению Департамента безопасности мореплавания Минтранса России, и был запущен в эксплуатацию. УТЦ начал свою работу, и уже 2 марта 1995 года состоялся выпуск первой группы слушателей — судоводителей Литовского (Клайпеда) и Северного (Архангельск) морских пароходств.

«Залогом успеха Морского учебно-тренажерного центра на этапе становления стала поддержка начальников служб связи ведущих пароходств страны, понимавших важность кадрового обеспечения при внедрении современных инновационных технологий судовой связи и навигации, руководства ведущих отраслевых организаций, в первую очередь — ФГУП «Морсвязьспутник», ЦНИИМФ, Российского морского регистра судоходства, ЗАО «Транзас», Департамента безопасности мореплавания Министрства транспорта России. Но без сплоченного коллектива единомышленников наше стремительное развитие было бы вряд ли возможно, — вспоминает начальник Морского УТЦ Сергей Айзинов. — Первыми инструкторами по программам ГМССБ стали опытные преподаватели с богатым практическим опытом работы на судовых радиостанциях, искусные преподаватели Радиотехнического факультета, прежде всего — Виктор Никанкин и Павел Дубчук, а также преподаватели кафедры английского языка блестящие методисты Ольга Сапунова и Светлана Данилова, усилиями которых была создана первая учебная программа подготовки операторов ГМССБ. Большую роль в организации технической поддержки тренажерной базы сыграли инженеры Эдуард Солнце и Михаил Кузнецов, доцент кафедры АВТ РТФ Андрей Волков стал руководителем группы разработчиков первого российского учебного пособия «ГМССБ за три недели», модельного курса подготовки радиоэлектроников 2-го класса ГМССБ, впоследствии ставший руководителем проектов и председателем методической комиссии

Морского УТЦ. Усилением команды инструкторов ГМССБ явился приход с флота опытных радиоинженеров Андрея Припотнюка, Михаила Неволлина и затем — Олега Почукалина. Колоссальную роль в успехах тренажерного центра сыграла блестящая организаторская работа заместителя начальника Морского УТЦ, руководителя Отдела международных связей Марии Усачевой. Вспоминая первые шаги, мы благодарны доверию и всесторонней поддержке начальников академии Александра Яловенко и Ивана Костылева, рады, что, развиваясь, тренажерный центр обеспечил дополнительный внебюджетный доход головному вузу отрасли в нестабильные 90-е годы, была заложена финансовая и технологическая база инновационного скачка академии».

Обширная тренажерная база и высококвалифицированные специалисты позволили Морскому УТЦ с 2000 года проводить активную научную деятельность и участвовать в профессиональной жизни международного морского сообщества. Большую роль в организации НИР на базе МУТЦ сыграл руководитель научно-технического совета при Морском УТЦ член-корреспондент РАН, д.т.н. профессор Анатолий Сазонов. По заказу Минтранса России была разработана национальная информационная система по дипломам и квалификационным свидетельствам моряков Российской Федерации (ИС-Диплом), практическим внедрением которой руководил инженер МУТЦ Сергей Волков.

Важными достижениями Морского УТЦ в научной области стали разработки экспертной системы для оценки эффективности научно-исследовательских работ по заказу Минпромторга России (руководитель Анатолий Сазонов, ответственный исполнитель к.т.н. Алексей Орехов). Моделирование с использованием навигационных тренажеров и авторских методик расчетов, оценка возможностей, ограничений и условий безопасного захода крупнотоннажных судов в порты Российской Федерации стали визитной карточкой центра. Разработка Минтрансом обязательных постановлений и правил плавания в порты России, их актуализация зачастую базируются на результатах научных исследований центра.

В настоящее время центр проводит обучение более чем по 150 программам, более 30 из кото-

рых доступны в дистанционной форме, и на сегодняшний день является единственным в России международно аккредитованным центром подготовки специалистов для работы на судах, оснащенных системами динамического позиционирования.

Морской УТЦ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова также стал первым в мире международно признанным учебным заведением по подготовке экипажей в соответствии с требованиями Международного полярного кодекса. Центр имеет аккредитацию курсов ледовой навигации крупнейшего международного классификационного общества Nippon Kaiji Kyokai (Class NK), признание британского навигационного института The Nautical Institute и одобрение Администрации Маршалловых островов и Министерства транспорта РФ.

Участие в международных конференциях, выставках, работа в международных проектах трансграничного сотрудничества расширяют географию контактов Морского УТЦ. Бренд Makarov Training Centre широко известен за рубежом. Только в 2019 году на курсах по эксплуатации судов в полярных водах прошли обучение 515 моряков из 17 стран (помимо России — Великобритания, Германия, Гонконг, Греция, Дания, Нидерланды, Сингапур, Кипр, Корея, Латвия, ОАЭ, Польша, Турция, Филиппины, Швейцария, Эстония). Общее же количество учащихся, включая слушателей подразделений Морского УТЦ в филиалах университета, составило более 17,5 тысячи человек. Два учебных центра на Филиппинах уже несколько лет работают по программам Морского УТЦ для подготовки рядового состава.

Реализация столь серьезных задач была бы невыполнима без поддержки ректора, всего руководства университета, профессорско-преподавательского состава учебных институтов, партнеров вуза, признания широким кругом отраслевого сообщества, моряками и другими специалистами морского транспорта.

В 25-летний юбилей Морской УТЦ не останавливается на достигнутом и ставит перед собой новые амбициозные цели, в числе которых внедрение новых курсов подготовки и цифровая трансформация реализации программ дополнительного профессионального образования, реализация проектов трансграничного и международного сотрудничества.

В преддверии юбилейных торжеств ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова профессор Сергей Барышников отметил, что Морской учебно-тренажерный центр является важнейшим звеном конвенционной подготовки курсантов и студентов Института «Морская академия» и Колледжа ГУМРФ.

«Именно здесь проходит отработка практических навыков, необходимых для прохождения первой плавательной практики. Обучение проводится в рамках федеральных государственных образовательных стандартов по специальностям высшего образования и среднего профессионального образования. Инструкторы тренажерного центра — профессионалы с богатым практическим морским опытом, это яркие, харизматичные личности, на которых наши ребята равняются, к чьим советам прислушиваются. На старших курсах курсанты проходят целый ряд программ конвенционной подготовки, организуемой центром совместно с кафедрами Института «Морская академия» с использованием самой современной тренажерной базы университета.

Немаловажно и то, что Морской УТЦ обеспечивает университету существенный внебюджетный доход от курсов повышения квалификации действующих специалистов, постоянно расширяя линейку предлагаемых программ обучения. Хочу отметить инициативу, проактивный подход, творческую реализацию задач, проявляемые руководством и сотрудниками центра. Вуз высоко ценит проводимую Морским

УТЦ работу, обеспечивающую университету репутацию флагмана отрасли в области дополнительного профессионального образования.

Поздравляю коллектив центра с 25-летием пройденного пути, желаю сохранения статуса одного из лидирующих отечественных тренажерных центров и дальнейшего плодотворного развития», — отметил ректор вуза.

Достижению лидирующей позиции на рынке предшествовали годы упорного труда. Основной предпосылкой создания центра явилось внедрение в 90-е годы прошлого века Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ/GMDSS). Это была революционная инициатива Международной морской организации, которая в конечном итоге привела к комплексной автоматизации морской связи, тотальному внедрению спутниковых и цифровых технологий связи практически на всем мировом конвенционном флоте, что потребовало новых компетенций морских и береговых специалистов.

Руководство ГУМРФ (тогда Государственной морской академии, ГМА) имени адмирала С. О. Макарова поручило ведущим специалистам профильных кафедр Радиотехнического факультета проработку методических и технических вопросов организации обучения по ГМССБ. С производителем первого специализированного тренажера связи — норвежской компанией «Norcontrol» была достигнута договоренность о поставке системы, позже учебная

КРУГОСВЕТКА

ОТЫГРАН ПАРУСНЫЙ АВРАЛ...

Завершилась трансатлантическая экспедиция «Паруса мира», посвященная 200-летию открытия Антарктиды русскими мореплавателями и 75-летию Великой Победы.

Парусные суда «Крузенштерн» и «Паллада» 3 июня вернулись в порты приписки — Калининград и Владивосток. Учебное парусное судно (УПС) «Крузенштерн», завершив трансатлантический переход, ошвартовался на 18-м причале Калининградского морского рыбного порта, завершив рейс раньше из-за ситуации с пандемией. Фрегат «Паллада», принадлежащий Дальневосточному государственному техническому рыбохозяйственному университету, в тот же день ошвартовался в порту Вла-

дивосток, завершив кругосветную экспедицию. Окончилась ее первая часть и для калининградского учебного барка «Седов».

В этот же день заместитель руководителя Федерального агентства по рыболовству Петр Савчук провел по итогам экспедиции видеоконференцию в онлайн-формате, подчеркнув, что подобная экспедиция — первая в истории Росрыболовства: «Эта кругосветка состоялась благодаря решению президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина. В этом году наша страна отме-

чает две славные даты — 200-летие открытия Антарктиды русскими мореплавателями Беллинсгаузен и Лазаревым и 75-летие Великой Победы. Именно этим датам мы посвятили экспедицию, равной по масштабам которой не было еще в истории».

Капитан учебно-парусного судна «Крузенштерн» доложил, что их трансатлантический переход длился 176 дней. За это время они прошли около 124 тысяч морских миль, посетили 7 иностранных портов, приняли на борту около 10 тысяч иностранных гостей. Плавание



проходило в суровых штормовых условиях Северного моря и Атлантики. Да и пандемия внесла свои коррективы — плавание завершилось раньше срока. Однако 119 курсантов Росрыболовства успешно прошли учебную практику.

Свой рекорд — более 50 дней автономного плавания! — на переходе от Кейптауна до Сингапура показала «Паллада», проведшая в пути в общей сложности 217 дней. За это время было сыграно 294 парусных аврала. По словам капитана судна Николая Зорченко, судно прошло более 26 тысяч морских миль, посетило 6 иностранных портов, приняло на борту более 4 тысяч иностранных гостей.

Барку «Седов» после пополнения запасов топлива и продовольствия во Владивостоке еще предстоит продолжить свою кругосветку через Тихий и Атлантический океаны. Первый ее этап, как сообщил капитан барка Евгений Ромашкин, длился 176 дней, пройдено более 23 тысяч морских миль, из них 4700 шли только под парусами. Посетили 6 иностранных портов, приняв на борту более 11 тысяч гостей.

По оценке капитанов, все курсанты достойно прошли плавательную практику, справившись с всеми сложностями, и еще раз доказали, что русские моряки — лучшие в мире!



ЭКСПЕДИЦИИ

ВСТРЕТИЛИ В КРОНШТАДТЕ

«Адмирал Владимирский» завершил кругосветную экспедицию и вернулся в Кронштадт.

Океанографическое исследовательское судно (ОИС) ВМФ России «Адмирал Владимирский» вернулось в Кронштадт, завершив кругосветную экспедицию, посвященную 200-летию открытия русскими моряками Антарктиды и 250-летию со дня рождения И. Ф. Крузен-

штерна. Об этом сообщает пресс-служба Минобороны России.

Экспедиция была организована главным командованием Военно-морского флота.

В торжественной встрече ОИС «Адмирал Владимирский» приняли участие начальник

Главного штаба ВМФ России адмирал Александр Витко, представители Русского географического общества, командования Западного военного округа, Управления навигации и океанографии Минобороны РФ, командования Ленинградской военно-морской базы.

Как сообщалось ранее, маршрут экспедиции практически полностью совпадал с маршрутом похода шлюпов «Мирный» и «Восток».

За время экспедиции были получены батиметрические данные, проведены океанографические и гидрометеорологические исследования в морях, омывающих Антарктиду, с целью пополнения базы климатических данных, которая используется как Военно-морским флотом, так и научно-исследовательскими организациями России.

В ближайшее время будет проведен всесторонний анализ полученных в ходе экспедиции данных, который представят общественности.

Во Владивосток из экспедиции в Антарктиду вернулось гидрографическое судно ТОФ «Маршал Геловани».

НАШЛИ ТОЧКУ МАГНИТНОГО ПОЛЮСА

Во Владивостоке прошла торжественная церемония встречи из дальнего похода гидрографического судна Тихоокеанского флота (ТОФ) «Маршал Геловани». Поход, который проходил при поддержке Русского географического общества, продлился более трех месяцев и был посвящен 200-летию открытия Антарктиды и 250-летию со дня рождения адмирала Ивана Крузенштерна. Об этом сообщила пресс-служба Восточного военного округа.

За время экспедиции экипажем выполнено 19 тыс. линейных километров маршрутного промера, более 700 гидрометеорологических наблюдений, в том числе океанографических работ в районе островов Папуа-Новая Гвинея. «Маршал Геловани» стал первым судном Тихоокеанского флота, которое достигло района Южного магнитного полюса земли в море Дюрвиля, и впервые за 30 лет во взаимодействии с исследовательским судном Балтийского флота «Адмирал Владимирский» провело на месте замеры по определению истинной точки Южного магнитного полюса. Также впервые за 30 лет судно ТОФ совершило заход в Австралию.

