



ВОДНЫЙ

15 ИЮЛЯ
2020 года
№7 (13013)

Выходит один раз в месяц

ТРАНСПОРТ

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

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



ГОСПОДДЕРЖКА НА ЛИЗИНГ

СТР. 2



НАХОДИТЬ ЭФФЕКТИВНЫЕ ОТВЕТЫ НА ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ

СТР. 4

САММИТ

«ДЕЙСТВОВАТЬ ВО ИМЯ МОРЯКОВ...»

Решению проблем со сменой экипажей морских судов был посвящен Министерский международный морской саммит, состоявшийся 9 июля 2020 года в Великобритании.

Как сообщает сайт Департамента транспорта Великобритании, в саммите приняли участие генеральный секретарь ИМО Китака Лим и генсек ICS Гай Платтен, представители более десяти стран.

Достигнуты договоренности о новых международных мерах по открытию границ. Участники саммита призвали страны принять действенные меры по отмене ограничений при перемещении моряков, смягчению визовых препятствий, применению соответствующих рекомендаций ИМО и МОТ.

По итогам саммита 12 представителей различных стран подписали совместное заявление с призывом к национальным правительствам принять меры по решению проблем при смене экипажей морских судов, предоставлению им медицинского обслуживания.

Генеральный секретарь Международной морской организации Китака Лим заявил: «Пора действовать во имя моряков. Эксплуатация судов и благополучие экипажа не должны подвергаться риску».



Праздничная регата на Химкинском водохранилище

ПОГОДА НЕГОНОЧНАЯ — НАСТРОЕНИЕ ПРАЗДНИЧНОЕ

Моряки и речники отметили профессиональный праздник проведением регаты.

В канун Дня работников морского и речного флота на акватории Химкинского водохранилища при поддержке Минтранса России, Федерального агентства морского и речного транспорта, а также компании PROyachting прошла парусная регата, посвященная профессиональному празднику тружеников водного транспорта.

В турнире, приуроченном к отраслевому празднику, приняли участие девять экипажей — команды Минтранса, Росморречфлота, ФГБУ «Морспасслужба», ФГУП «Росморпорт», ФАУ «Российский морской регистр судоходства», ФГБУ «Канал имени Москвы», ФГУП «Морсвязьспутник», ФАУ «Российский Речной Регистр» и сборная вузов морского и речного флота.

Как отметил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Пошивай, давая старт соревнованиям, в таких состязаниях не бывает проигравших. Участники соревнований и многочисленные болельщики, пришедшие поддержать свои команды, получили массу положительных эмоций от водного праздника.

Перед началом турнира состоялась жеребьевка, в ходе которой каждому коллективу был определен свой шкипер из состава профессиональных парусных гонщиков.

Девять современных быстрходных парусных яхт международного класса J70, способных развивать скорость до 20 узлов (36 км/ч), в течение почти двух

часов рассекали водную гладь Химкинского водохранилища. Именно на этом классе проводится Национальная парусная лига — крупнейший проект Всероссийской федерации парусного спорта.

В ходе четырех заплывов, каждый из которых участники стремились преодолеть быстрее соперников, совершая маневры по отмеченному буями маршруту, по сумме завоеванных мест определялся победитель. К сожалению, погода была, как отмечают эксперты, не гоночная: штиль сменяли порывы ветра, яркое солнце на первых этапах гонки сменили сильный дождь и пасмурное небо. Команды с достоинством прошли все испытания, показывая замечательные результаты и интересную гонку.

Главным сюрпризом состязаний стала победа в напряженной честной борьбе полностью женского экипажа Морсвязьспутника. Второе и третье места достались экипажам Росморпорта и Российского морского регистра судоходства. Победитель предыдущей регаты, команда «Морспасслужбы», заняла почетное четвертое место. Экипаж Росморречфлота, в состав которого входили в том числе руководитель агентства Александр Пошивай и его заместители Захарий Джигоев и Константин Стасюк, по сумме заездов стал седьмым. Как отмечали участники регаты, успех гонки зависел от тактики, выбранной командой, от слаженного выполнения указаний шкипера, диспозиции в гонке, ветра и, разумеется, удачи.

Регаты, посвященные профессиональному празднику работников морского и речного флота, становятся традиционными и, по мнению организаторов, воспитывают в отраслевых коллективах силу духа, упорство в достижении общей цели, чувство локтя и взаимовыручки.



Главным сюрпризом состязаний стала победа женского экипажа «Морсвязьспутника»



Экипаж Росморречфлота

СУБСИДИИ

ГОСПОДДЕРЖКА
НА ЛИЗИНГ

На поддержку судоходных компаний из резервного фонда направят 320 млн руб.



По распоряжению председателя правительства Михаила Мишустина 320 млн руб. будет направлено на субсидии судоходным компаниям, которые занимаются морскими и речными круизами. Как указано в сообщении правительства, эти деньги они смогут потратить на выплаты по договорам лизинга.

Средства будут выделены Росморречфлоту из резервного фонда правительства. Субсидии в том числе получают те компании, которые не проводили масштабных сокращений сотрудников и не имеют долгов по налогам и страховым взносам.

Заявки на получение финансовой помощи принимаются до 15 августа. Выплата предоставляется одновременно на всю сумму лизинговых платежей с 11 марта по 31 декабря.

Помочь судоходным компаниям поручил президент России Владимир Путин. В этом году из-за угрозы распространения коронавируса они находились в вынужденном простое. После снятия ограничений период навигации будет относительно коротким. Субсидии позволят поддержать участников отрасли.

ПАРИЖСКИЙ МЕМОРАНДУМ

РОССИЯ ОСТАЛАСЬ
В БЕЛОМ СПИСКЕ

Парижский меморандум опубликовал белый, серый и черный списки флагов.



Списки вступили в силу с 1 июля 2020 года. Они базируются на результатах инспекций и задержаний судов портовым контролем в течение трех последних лет и охватывают по крайней мере 30 инспекций в течение этого срока.

Белый список представляет «качественные флаги» с незначительным количеством задержаний. Флаги со средним количеством задержаний попали в серый список.

Всего списками охвачены 70 флагов: 41 в белом списке, 16 в сером списке и 13 — в черном списке.

Всего за три года было проведено 1258 инспекций судов под российским флагом, задержано 59 судов.

В первую тройку флагов вошли Великобритания, Норвегия и Багамы. Российский флаг — на 37-м месте. Наихудшими флагами из черного списка признаны флаги Того, Албании и Коморских островов.

Попадание флага в тот или иной список влияет на профиль риска

судна, которое ходит под этим флагом. Соответственно, суда под флагами в белом списке проверяются реже, чем суда под флагами серого и черного списков.

Кроме того, Российский морской регистр судоходства (РС) вошел в список классификационных обществ высокого уровня эффективности.

Парижский меморандум (Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта, Paris MOU) был согласован в 1982 году в качестве реакции на неспособность государств флага, особенно удобных флагов, которые делегировали свою задачу классификационным обществам, выполнять свои обязанности по обследованию и сертификации.

Ежегодно каждая страна-участница должна подвергнуть инспекционному контролю состояние судна не менее 25% иностранных судов, зашедших в ее порты.

Государствам-членам Парижского меморандума являются: Бельгия, Болгария, Канада, Хорватия, Кипр, Дания, Эстония, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Исландия, Ирландия, Италия, Латвия, Литва, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Россия, Словения, Испания, Швеция и Великобритания.

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

ОСК: В ЦИФРАХ И ФАКТАХ



Накануне Дня кораблестроителя генеральный директор ОСК (так теперь называется должность главы корпорации согласно ее обновленному уставу) Алексей Рахманов дал онлайн пресс-конференцию в «Интерфаксе». Предлагаем вам ее фрагменты, записанные корреспондентом «ПортНьюс».

ГРАЖДАНСКОЕ
СУДОСТРОЕНИЕ

Твердые контракты ОСК на 2020 год оцениваются в 123 млрд руб. Если говорить о перспективных контрактах ОСК, сообщил журналистам глава корпорации Алексей Рахманов, их стоимость оценивается в диапазоне примерно от 511 до 817 млрд руб.

«В общем и целом рынок оживает, мы видим, что со снижением ставки, с возможностью использования кэптивной лизинговой компании, очень многие наши заказчики пересматривают планы строительства, сдвигая их влево, на более ранние сроки. Гражданское судостроение в ОСК с 2016 года росло темпами по 30% в год. Если в 2016 году мы произвели гражданской продукции на 15 млрд руб., то задача 2020 года — выйти на цифру 91–92 млрд руб... Эта ситуация будет продолжаться до 2035–40 годов, пока не наступит насыщение на внутреннем рынке, исходя из тех параметров перевозок по внутренним водным путям, внешних рынках, которые существуют на сегодняшний день.

Но и эти цифры постоянно конкретизируются... Например, мы видим, что общий объем перевозок по коридору Север-Юг... прогнозируется на уровне от 9 до 18 млн тонн в год, этот сегмент тоже существенно повлияет на наши планы...

Мы готовы к структурным скачкам, которые наступят. Важно только, чтобы не получилось, как с рыбаками... проекты которых привозились из Норвегии, не соответствовали требованиям нашего Регистра и зачастую представляли из себя набор «веселых картинок», которые мы получали вместо рабочего технического проекта», — сказал Алексей Рахманов.

ЗАВИСИМОСТЬ ОТ ИМПОРТА

Доля импортных компонентов в российском судостроении, по оценке главы ОСК, превышает 70%.

По словам Алексея Рахманова, это говорит о высокой зависимости от иностранных комплектующих и необходимости работать над увеличением доли комплектующих российского производства.

ЛЕДОКОЛ
«ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»

Ледокол «Виктор Черномырдин» может быть передан заказчику в июле 2020 года. При этом в ОСК ожидают выхода необходимого нормативного акта для урегулирования вопроса компенсации убытков.

Часть убытков, связанных со строительством ледокола «Виктор Черномырдин» и изменениями в его проектной документации, по словам Алексея Рахманова, возьмет на себя Объединенная судостроительная корпорация, а часть будет компенсирована.

«В настоящее время готовится соответствующий нормативный акт, который, я надеюсь, в ближайшие две недели увидит свет, и мы наконец-то сможем... передать этот ледокол заказчику... Наша задача поскорее отдать этот заверченный и испытанный (кроме ледовых испытаний) ледокол», — сказал Алексей Рахманов.

Напомним, ОСК перенесла с конца 2019 года на первый квартал 2020 года планируемый срок передачи Росморпорту ледокола «Виктор Черномырдин» на фоне урегулирования всех финансовых и юридических вопросов с заказчиком, а также необходимости получения документов из профильных ведомств, сообщила пресс-служба ОСК в конце 2019 года. Глава ОСК Алексей Рахманов ранее говорил, что из-за существенных изменений в проекте произошло удорожание ледокола.

Напомним также, что в ноябре 2018 года на строящемся на тот момент ледоколе «Виктор Черномырдин» произошел пожар на площади 300 кв. м. ОСК оценивала ущерб в 150 млн руб.

ЛЕДОКОЛ
«УРАЛ»

Передача в эксплуатацию атомного ледокола проекта 22220 «Урал», которая запланирована на 2022 год, может затянуться из-за задержки с поставками оборудования.

По словам главы корпорации, задержки связаны с поставками оборудования со стороны завода «Киров-Энергомаш».

Напомним, завод «Киров-Энергомаш» 19 мая 2020 года отгрузил на Балтийский завод главный турбогенератор правого борта для серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Урал».

В начале декабря 2019 года глава ОСК Алексей Рахманов заявил, что в корпорации устали от «необязательности» завода «Киров-Энергомаш» и что данный вопрос находится на контроле высшего руководства страны.

АТОМОХОД
«АРКТИКА»

Ходовые испытания атомного ледокола проекта 22220 «Арктика» планируется завершить до конца июля 2020 года.

В Кронштадте в доке им. Велешинского планируется произвести замену неисправного главного электродвигателя. По мнению Алексея Рахманова, оплатить замену должен поставщик двигателя.

«Заплатят, наверное те кто сжег и кто поставил бракованное изделие. Хотя ледокол «Арктика» — это, по большому счету, НИОКР, на который впервые в мире поставили частотные преобразователи, впервые за всю историю ставятся такие тяговые гребные электродвигатели, впервые за 60 лет делаются турбины и т.д.», — пояснил глава ОСК.

По словам Алексея Рахманова, ледокол должен завершить ходовые испытания до конца июля и начать работать в зимнюю навигацию 2020–21 годов.



Ледокол «Виктор Черномырдин». Источник: ggsb.ru



ИЗ ПЕРВЫХ РУК

УВИДЕТЬ ЗА ПРОБЛЕМОЙ ШАНС...



Маловодность на ряде участков внутренних водных путей, капиталоемкость обновления флота, высокая стоимость топлива, острая конкуренция с другими видами транспорта: вот проблемы, с которыми сталкиваются российские речники. О путях их преодоления, а также о ситуации с наиболее пострадавшим от пандемии круизным туризмом рассказал руководитель Росморречфлота Александр Пошивай.

— Александр Иванович, выполнение каких задач для развития внутреннего водного транспорта в России вы считаете приоритетным в настоящее время?

— Одна из важных задач государства — создавать условия для работы бизнеса, разумеется, при соблюдении прав и интересов граждан. Базовым условием для функционирования внутреннего водного транспорта является наличие гарантированных глубин на внутренних водных путях страны. Поэтому для нас приоритетом была и остается реализация проекта по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла, нацеленного на устранение главного лимитирующего участка на Единой глубоководной системе Европейской части РФ. Сейчас мы находимся в очередной стадии согласований финального варианта проекта с правительством Нижегородской области. По состоянию на сегодня к решению этого вопроса уже подключилось правительство России. Проблеме ликвидации накопленного экологического ущерба, которая и стала «камнем преткновения» в реализации проекта, нами предложено глубоко проанализировать и, согласовав с областными и муниципальными партнерами, вынести на третий этап работ. Эта тема включена в повестку приоритетных для федерального центра вопросов и находится на постоянном контроле у заместителя председателя правительства России Марата Хуснуллина.

К сожалению, в связи с затянувшейся дискуссией с региональными властями, первоначальный график проекта претерпел существенные изменения, и уже понятно, что до конца 2024 года завершить его вряд ли возможно. Но все эти обстоятельства ничуть не снижают важность эффективного решения проблемы лимитирующего участка на участке Волги от Городца до Нижнего Новгорода, и мы сделаем все, чтобы этот жизненно важный для речного судоходства вопрос, пусть отдельными этапами, обязательно был решен.

При этом сегодня мы ведем работу по поддержанию водного пути на оптимальном для судоходства уровне.

Каждую навигацию по предложениям Росморречфлота с учетом возможности водных ресурсов Рыбинского водохранилища осуществляются специальные повышенные навигационные попуски воды для прохода пассажирских судов на лимитирующем участке от Нижнего Новгорода до Городецкого гидроузла на р. Волге.

Кроме того, в качестве приоритетных проектов можно рассматривать строительство Багаевского гидроузла на р. Дон, комплексные проекты реконструкции объектов инфраструктуры в девяти бассейнах внутренних водных путей, которые уже реализуются.

Если говорить в целом, то сейчас приоритетом является круизный сегмент речного транспорта: как с точки зрения судостроения, так и развития береговой инфраструктуры. Номенклатура грузов, перевозимых по реке, понятна и давно известна, а речное круизное судоходство может развиваться лишь на новой базе, поскольку старая уже не выдерживает критики. Модернизация судов тоже имеет свой предел. В этом году, когда туризм будет ориентирован, в основном, на нашу страну, нам предоставляется шанс, которым необходимо воспользоваться для развития отечественного речного туризма. Росморречфлот будет делать все возможное для этого.

— Какие именно шаги делает Росморречфлот для развития круизного судоходства?

— Основными проблемами для развития речных пассажирских перевозок, в том числе и туристических, являются наличие «узких мест» на ВВП (в первую очередь участок ниже Городецкого гидроузла), недостаточное количество пассажирских судов, отвечающих современным требованиям безопасности и комфорта, короткий туристический сезон и высокая стоимость судового топлива.

Мы, со своей стороны, делаем все возможное, чтобы помочь в разрешении этих проблем.

Так, уже завершена реконструкция Кузьминского гидроузла, в этом году вводим в эксплуатацию гидроузел Белоомут, что позволит поднять уровень воды на р. Ока и тем самым восстановить знаменитый туристический маршрут по Золотому Кольцу.

Кроме того, была установлена освещаемая судоходная обстановка на Беломоро-Балтийском канале на пути к Соловкам (куда будет ходить дополнительный теплоход компании «ВодоходЪ») и оборудован причал на о. Коневец (Ладожское озеро).

В ряде мест ведется строительство пассажирских терминалов за счет инвесторов, мы готовы им помогать административно.

Отрадно сообщить, что в 2018–2019 годах в Ленинградской области за счет средств инвесторов построены и введены в эксплуатацию пассажирские причалы «Орешек» и «Свирьстрой», а в Ивановской области — причал в г. Кинешма.

В 2019 году за счет средств инвестора введены в эксплуатацию новые причалы в с. Дубровка и Киришах (Ленинградской области), в г. Елабуга (Республика Татарстан), у моста Александра Невского в границах г. Санкт-Петербург два причала на противоположных берегах. В 2020 году за счет средств инвестора планируется построить пассажирские причалы в Великом Новгороде (Новгородская область), Сортавале (Республика Карелия).

В Ульяновске правительством региона обсуждается строительство нового пассажирского речного вокзала, который планируется построить под Венцом. Его строительство и благоустройство нижней набережной включены в Федеральную целевую программу «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации» в рамках реализации туристско-инвестиционного кластера «Музеи СССР».

Правительством Хабаровского края рассматривается вопрос строительства в г. Хабаровск нового речного вокзала, который будет обслуживать пассажиров пригородных и международных маршрутов. Новый речной вокзал придаст новый импульс для развития въездного туризма как в регионе, так и в Российской Федерации.

Указанные выше проекты будут способствовать развитию пассажирских перевозок внутренним водным транспортом.

Помимо этого, мы продолжаем работу по упрощению визового режима для пассажиров, прибывающих в Россию на круизных судах. По мнению Росморречфлота, предоставление иностранным гражданам права кратковременного (в течение 15 суток) безвизового пребывания на территории Российской Федерации на круизных судах, осуществляющих организованную перевозку иностранных туристов по внутренним водным путям России, увеличит поток въездного туризма в нашу страну, что в свою очередь обеспечит рост поступлений в бюджеты различных уровней, развитие транспортной и туристской инфраструктуры, реализацию судостроительных программ.

— А будут ли в этом году открыты новые круизные маршруты?

— Из новых, дополнительных круизных маршрутов, открываемых в этом году, я бы выделил маршрут по р. Лена и р. Енисей. По сути, это экспедиционные, познавательные туры. Те края, с уникальными природными достопримечательностями, действи-

тельно являются экзотическими, и я уверен, что успех этим маршрутам обеспечен.

С целью развития перевозок по Енисею компания «ВодоходЪ» в 2019 году передала с Волги комфортабельное судно «Максим Горький» для организации круизного маршрута Красноярск-Дудинка. Кроме того, началось строительство двух пассажирских комфортабельных судов для перевозок по маршруту Красноярск — Дудинка пассажироместимостью 245 человек каждый. Суда должны быть переданы заказчику в 2023 и 2024 годах.

Также в этом году компанией «Созвездие» планируется организовать круиз по Байкалу.

— В России продолжает достаточно остро стоять вопрос обновления флота. Какие меры предпринимаются для стимулирования судовладельцев строить новые суда?

— В настоящее время на реках России в технически годном состоянии работают 2 тыс. 252 пассажирских судна. За последние пять лет было построено 247 пассажирских судов.

В целях развития судоходства государством предприняты меры государственной поддержки судоходных компаний в Российской Федерации: это ряд налоговых и таможенных льгот для судоходных компаний, субсидирование части затрат судовладельцев на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам, судовой утилизационный грант — субсидия из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию.

Таким образом, правительством созданы условия для обновления речного пассажирского флота с привлечением механизма финансовой поддержки государства.

В 2016 и 2017 годах в рамках программы льготного лизинга пас-

сажирских судов Минпромторга были заложены на заводе «Лотос» в Астраханской области и на заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде два судна проектов PV300VD и PV300 «Петр Великий» и «Мустай Карим». Уже в ближайшее время теплоход «Мустай Карим» отправится в свой первый рейс. Технический проект этих судов был сделан по заказу Росморречфлота в 2011 году в рамках программы «Развитие гражданской морской техники».

Кроме этого, на заводе «Лотос» строятся два круизных мелкосидящих круизных лайнера типа «Золотое Кольцо» для группы компаний «Гама». Одно из них войдет в работу уже в 2021 году.

В части государственного портового контроля мы также стараемся делать все максимально комфортно для пассажиров, экипажей судов, судовладельцев.

Мы понимаем, что сейчас необходимо сделать все возможное для поддержания круизного судоходства, которое начинает развиваться. Ведь все предыдущие годы мы просто эксплуатировали тот потенциал, который остался с советских времен. Тогда круизные суда строились в странах социалгера. Сейчас у нас наметился в этом плане прорыв: впервые в истории современной России на отечественных верфях строятся несколько современных круизных судов, и мы надеемся, что это положит начало дальнейшему обновлению флота.

— Насколько сильно пандемия повлияла на навигацию этого года?

— Конечно, никто не предполагал, что в этом году навигации, по сути, не будет. Та часть навигации, которая осталась, ситуацию в целом не исправит. Включение отрасли пассажирского водного транспорта в перечень наиболее пострадавших от пандемии, надеемся, окажет существенную помощь судоходным компаниям России.

Справка Росморречфлота о состоянии речного круизного туризма в России

В 2019 году внутренним водным транспортом перевезено 11 млн пассажиров, в том числе по туристским маршрутам более трехсот (340,5) тыс. человек.



Наибольшее количество туристских маршрутов различной продолжительности организовано в европейской части страны. Наиболее популярным у российских и зарубежных туристов является маршрут между Москвой, Санкт-Петербургом и городами Поволжья. При этом часть объектов показа (например, историко-архитектурные комплексы на островах Валаам, Коневец, Кижском архипелаге) доступны только с внутренних водных путей. Основными портами отправления являются Москва, Санкт-Петербург, Самара, Нижний Новгород, Казань и Пермь.

На десятках разных маршрутов в 2019 году работали почти 100 круизных теплоходов среднего возраста 46 лет. Почти половина из них работает на линии Москва — Санкт-Петербург — Москва с иностранными туристами.

В Сибирском и Дальневосточном регионах туристские перевозки не так сильно развиты, как в Европейской части. Перевозки туристов до 2020 года осуществлялись только в Ленском бассейне и на одном теплоходе в Обь-Иртышском бассейне.

КОЛЛЕГИЯ

НАХОДИТЬ ЭФФЕКТИВНЫЕ ОТВЕТЫ НА ВЫЗОВЫ ВРЕМЕНИ

На заседании Коллегии и Общественного совета при Росморречфлоте коллегиально оценили комплексное состояние отрасли и стоящие перед нею задачи.

В канун Дня работников морского и речного флота в Федеральном агентстве морского и речного транспорта состоялось совместное заседание Коллегии и Общественного совета при Росморречфлоте. Участниками заседания стали министр транспорта России Евгений Дитрих, его заместитель Юрий Цветков, руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, первый вице-президент Русского географического общества, депутат Государственной Думы Артур Чилингаров, председатель Региональной общественной организации ветеранов морского и речного флота Юрий Михайлов, председатель Общероссийского движения поддержки флота, зампреда Общественного совета при Росморречфлоте Михаил Ненашев, представители организаций морского и речного транспорта, отраслевого бизнеса и профсоюзов.

Как подчеркнул Евгений Дитрих, общими усилиями моряков, речников и портовиков водный транспорт России успешно выполняет поставленные перед ними задачи. «Отрасль находит эффективные ответы на вызовы времени и в полной мере обеспечивает безопасность судоходства и охрану окружающей среды», — сказал он.

Глава Минтранса отметил комплексную работу отраслевиков, направленную на стабильное и бесперебойное функционирование воднотранспортной системы страны. «Строится современный флот, делаются шаги для развития круизного сектора, набирает темпы выполнение приоритетной задачи транспортного ведомства — реконструкции магистральной инфраструктуры, прежде всего, в рамках нашего Комплексного плана», — добавил он.

Особое внимание Евгений Дитрих уделил необходимости обеспечения потребностей

экономики и общества в транспортных услугах в условиях распространения коронавирусной инфекции. «Во многих случаях именно водный транспорт и порты в условиях массового закрытия национальных границ, непредсказуемого поведения международных валют, остановки промышленности и разрыва технологических цепочек приняли на себя дополнительную нагрузку, не допустив полного паралича мировой торговли, коллапса перевозок продовольствия и других важных грузов», — подчеркнул министр.

Евгений Дитрих отметил, что Минтранс и Росморречфлотом во взаимодействии с отраслевыми ассоциациями делается все необходимое для сокращения негативных последствий пандемии, создания условий для бесперебойной работы и сохранения потенциала флота, надежного функционирования инфраструктуры. «Не сомневаюсь, что мы с вами успешно справимся и с этим глобальным вызовом. А поддержка государства и заложенные предпосылки улучшения инфраструктуры отрасли уже скоро отразятся на увеличении грузовых и пассажирских потоков на водном транспорте, дальнейшем росте мощностей и загрузки портового комплекса», — сказал он.

Министр призвал участников к активной работе над вопросом доведения комплекса мер поддержки, оказываемых правительством, до предприятий водного транспорта, в том числе включенных в перечень пострадавших от пандемии отраслей. Особое внимание, по словам Евгения Дитриха, также следует уделять поддержке образовательных организаций. «Сегодняшние студенты — основа нашего будущего. И очень важно,



чтобы молодежь продолжала обучение, верила в отрасль и двигала ее вперед. Ведь именно эти люди займут наши места и будут руководить отраслью», — отметил он. — Еще раз призываю всех к сплочению для преодоления кризисных явлений и выхода на траекторию роста».

Е. Дитрих поблагодарил ветеранов отрасли и поздравил их с 75-летием Победы, отметив их вклад в воспитание современной молодежи. Также прозвучали

«Не сомневаюсь, что мы с вами успешно справимся и с этим глобальным вызовом. А поддержка государства и заложенные предпосылки улучшения инфраструктуры отрасли уже скоро отразятся на увеличении грузовых и пассажирских потоков на водном транспорте, дальнейшем росте мощностей и загрузки портового комплекса».

Евгений Дитрих

поздравления с наступающим профессиональным праздником — Днем работников морского и речного флота. Наиболее отличившимся представителям отрасли министр вручил ведомственные награды.

В рамках рабочей повестки заседания заместитель руководителя Росморречфлота Денис Ушаков сделал доклад об особенностях осуществления государственного портового контроля в морских портах РФ. Были представлены данные о динамике проведенных осмотров и выявляемых инспекторами ГПК недостатках на судах под российским и иностранными флагами с 2015 г. по настоящее время, а также дана информация о новой методике расчета статуса флага, внедряемой в странах-участницах Парижского меморандума.

Так, по его словам, в рамках меморандума вместо белого, се-

рого и черного списков будет применяться список флагов с высокой, средней и низкой эффективностью.

«Уже сейчас в информационной системе государственного портового контроля реализован метод расчета эффективности флага России по новому методу для всех трех меморандумов (Токийского, Парижского и Черноморского — Ред.). По новому методу расчета флаг Российской Федерации на текущий момент попал бы в список флагов среднего уровня эффективности в Токийском меморандуме, а в остальных меморандумах пока остался бы в списке флагов высокого уровня эффективности», — сказал Денис Ушаков.

С информацией о ранней профориентации детей и их воспитании на морских традициях выступил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

С докладом о программе использования 200-летней годовщины открытия Антарктиды экспедицией русского флота под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева в культурно-воспитательных мероприятиях и научно-исследовательской тематике образовательных организаций Росморречфлота выступил председатель Общероссийского движения поддержки флота, зампреда Общественного совета при Росморречфлоте Михаил Ненашев. Он также внес ряд предложений по решению актуальных для отрасли вопросов на

законодательном уровне, которые обещал поддержать известный российский полярник, депутат Государственной Думы Артур Чилингаров.

Ректор Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского Денис Буров, принимавший участие по видеоконференцсвязи, доложил о ходе выполнения поручения президента России по созданию при Морском университете «Школы под парусами».

Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, говоря о проблемах отрасли, особенно пассажирского флота, в условиях противостояния пандемии, выразил благодарность за взаимодействие Министерству транспорта и Росморречфлоту и колоссальную совместную работу для возобновления круизов, пассажирских перевозок и экскурсионных прогулок. Он отметил также, что включение пассажирского судоходства в перечень отраслей, наиболее пострадавших в кризисную ситуацию, даст возможность сохранить судоходные компании. И самое главное — людей: моряков, речников, берегового и плавсоставов.

В тот же день по случаю профессионального праздника работников отрасли состоялось традиционное мемориальное мероприятие в Александровском саду.

Представители Росморречфлота, отраслевых и ветеранских организаций во главе с Юрием Цветковым, Александром Пошиваем и Юрием Михайловым возложили венок и цветы к Могиле Неизвестного солдата у Кремлевской стены.

По материалам
пресс-службы Росморречфлота
и онлайн-трансляции





АТОМОХОД

САМЫЙ МОЩНЫЙ В МИРЕ

Судоверфь «Звезда» начала резку металла для атомохода «Россия» проекта 10510.

На судостроительной верфи «Звезда» состоялась первая резка металла для строительства сверхмощного атомного ледокола — лидера проекта 10510, сообщила пресс-служба Госкорпорации «Росатом».

Государственным заказчиком ледокола является Госкорпорация «Росатом», застройщиком — ФГУП «Атомфлот», ССК «Звезда» — единственный исполнитель данного контракта. Согласно условиям контракта ввод судна в эксплуатацию запланирован в 2027 году.

«Госкорпорацией «Росатом» поддержана инициатива Росатомфлота о присвоении сверхмощному атомному ледоколу проекта 10510 названия «Россия», — отметил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Муштафа Кашка. — В атомном ледокольном флоте существует преемственность в названиях судов, а также сложившаяся традиция, в соответствии с которой атомным ледоколам присваиваются имена по названиям географических объектов».

Ранее 23 апреля в Мурманске и Владивостоке состоялось дистанционное подписание контракта на строительство атомного ледокола «Лидер» проекта 10510 между ФГУП «Атомфлот» и ООО «СКК «Звезда».

Строительство атомного ледокола проекта 10510 будет реализовано дальневосточным судостроительным комплексом «Звезда» на основании распоряжения правительства РФ от 27 марта

Основные характеристики атомного ледокола проекта 10510: мощность — 120 МВт (на валах); скорость хода — 22 узла (по чистой воде); длина — 209 м; ширина — 47,7 м; ледопроемимость (максимальная) — 4 м; водоизмещение: при осадке по КВЛ — около 69 700 тонн.

2019 года № 538-р «Об определении ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» единственным исполнителем по строительству а/л «Лидер».

Атомный ледокол-лидер будет строиться по техническому проекту центрального конструкторского бюро «Айсберг». На судне будет установлена ядерная энергетическая установка

РИТМ-400. Она разработана предприятием Госкорпорации «Росатом» — АО «ОКБМ Африкантов».

Состав основного оборудования энергетической установки: ядерная энергетическая установка с двумя реакторами типа РИТМ-400; паротурбинная установка с четырьмя турбогенераторами по 37 МВт каждый; система электродвижения с четырьмя гребными электродвигателями по 30 МВт каждый.

Атомоход будет способен прокладывать канал шириной около пятидесяти метров, что обеспечит возможность экономически эффективной круглогодичной

навигации крупнотоннажных транспортных судов (от 50 тыс. тонн), а также газозовов класса Arc7 шириной корпуса 50 м по Северному морскому пути. До ввода в эксплуатацию ледокола «Лидер» проводку транспортных судов по СМП будут обеспечивать в том числе атомные ледоколы с максимальной мощностью до 60 МВт.

СУХОГРУЗ

«ПЕТРОТРАНС» СТРОИТ ФЛОТ

Окская судоверфь спустя месяц после головного сдала второй сухогруз проекта RSD59.

Второе для компании «Петротранс» многоцелевое сухогрузное судно дедеветом 8144 тонны проекта RSD59 «Петротранс — 5902» (строительный номер 5902) сдано 3 июля 2020 года. Об этом сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии.

Судно построено по заказу ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания» (ГТЛК) для судоходной компании «Петротранс».

Окская судоверфь строит 15 судов проекта RSD59 (первые пять для судоходной компании «Петротранс», десять следующих — 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.

Судасерии 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.

Новый сухогрузный проект RSD59, который выполнен в «сверхполных» обводах уже с двумя сухогрузными трюмами, один из которых имеет рекордную для «Волго-Дон макс» длину, является преемником трехтрюмной серии судов RSD49. Проект разработан на класс KM

Ice2(hull; power) R2 AUT1-ICS BWM(T) CONT (deck, cargo holds Nos.1,2) DG (bulk, rack) Российского Морского Регистра Судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.

Главное судно (на Окской судоверфи) проекта RSD59 «Петротранс — 5901» было заложено 30 июля 2019 года, спущено на воду 3 марта 2020.

Второе судно «Петротранс — 5902» заложено 27 сентября 2019 года, спущено на воду 21 апреля 2020 года, третье судно заложено 30 октября 2019 года, спущено на воду 10 июня 2020 года, четвертое судно заложено 29 ноября 2019 года, пятое судно заложено 27 декабря 2019 года, шестое судно заложено 28 января 2020 года.

Главное многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Петротранс — 5901» было сдано в эксплуатацию судоходной компании «Петротранс» 29 мая 2020 года.

Основные характеристики: наибольшая длина — 141,0 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6,00 м, вместимость грузовых трюмов — 11400 куб. м, скорость эксплуатационная — 10,5 узлов, автономность плавания в море — 20 суток.

Экипаж — 11 человек, мест — 14. Предусмотрена санитарная каюта и каюта для лоцмана.



БУКСИР-СПАСАТЕЛЬ

«БЕЙСУГ» ДЛЯ
МОРСПАССЛУЖБЫ

Начались ходовые испытания буксира-спасателя «Бейсуг».

Ходовые испытания третьего в серии многофункционального аварийно-спасательного судна «Бейсуг» проекта MPSV12 начались на Ладоге, сообщает пресс-служба Росморречфлота.

Низкоосидающий буксир-спасатель построен на ООО «Невский ССЗ» по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика» в рамках ФЦП «РТС» подпрограммы «Морской транспорт» для нужд ФГБУ «Морспасслужба».

Испытания станут завершающим этапом перед сдачей третьего судна серии многофункциональных спасателей заказчику

и передаче Морской спасательной службе. Первое и второе суда, «Бахтемир» и «Калас», уже приняты в состав флота учреждения и выполняют задачи по аварийно-спасательной готовности в акваториях Российской Федерации. «Бахтемир» входит в состав Балтийского, а «Калас» — Сахалинского филиала Морспасслужбы.

После принятия в строй судно будет передано Азово-Черноморскому филиалу Морской спасательной службы.

Буксир-спасатель спроектирован и построен на класс РС: KM* Arc5 [1] AUT1 FF2WS DYNPOS-2 Salvage Ship.

Основные характеристики судна: длина габаритная — 79,85 м; ширина габаритная (с учетом привального бруса) — 17,36 м; осадка максимальная — 4,5 м; осадка по КВЛ — 3,2 м; дедевет при максимальной осадке — 182 т; дедевет при осадке по КВЛ — 330 т; мощность ГД — 2х2610 кВт; скорость хода при осадке 3,2 м и 85% мощности ГД — 14 уз.; автономность по запасам топлива, воды и провизии — не менее 30 суток; дальность плавания по запасам топлива и масла (экономход) — около 4000 миль; экипаж — 12 человек; количество спасаемых — 87 человек; спецперсонал — 22 человека; общее количество человек — 123.

AFRAMAX

ТАНКЕР НАЗВАЛИ
«НУРСУЛТАН НАЗАРБАЕВ»

Пятый Aframax заложили на СК «Звезда».

На Судостроительном комплексе «Звезда» состоялась закладка пятого танкера типоразмера Aframax. Как сообщает пресс-служба ПАО «НК «Роснефть», судно названо в честь первого президента Республики Казахстан Нурсултана Назарбаева.

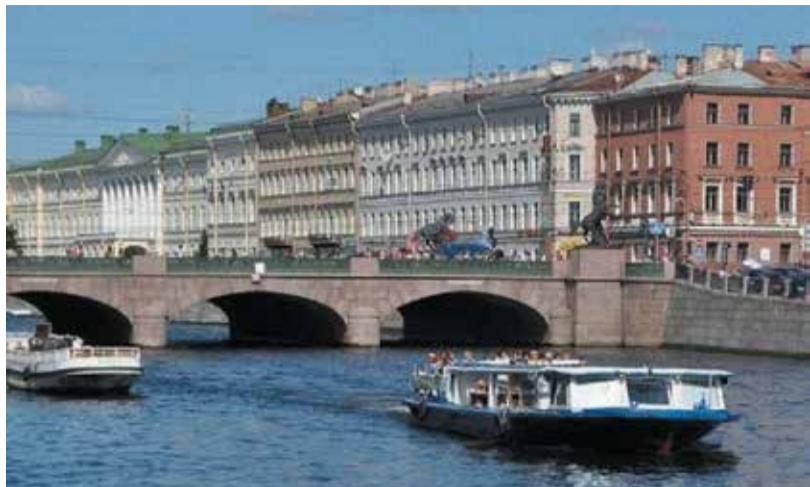
В ходе торжественной церемонии генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко и губернатор Приморского края Олег Кожемяко прикрепили к килевой секции будущего танкера памятную закладную табличку.

Всего в портфеле заказов ССК «Звезда» серия из 12 танкеров Aframax, пять из них находятся в процессе строительства. Главное судно серии спущено на воду в мае 2020 года и проходит швартовые испытания.

Танкеры Aframax дедеветом 114 тыс. тонн, длиной — 250 м, шириной — 44 м станут первыми судами такого типа, построенными в России. Они оснащены самой продвинутой системой автоматизации класса А. «Зеленые» «Афрамаксы» предназначены для перевозки сырой нефти в неограниченном районе плавания благодаря энергетическим установкам, которые могут работать на экологически чистом топливе — сжиженном природном газе.



НАВИГАЦИЯ-2020



МЕНЬШЕ ДНЕЙ БЕЗ НАВИГАЦИИ

Поздняя пассажирская навигация в Санкт-Петербурге будет иметь меньше ограничений.

Открываясь с большим опозданием 28 июня 2020 года пассажирская навигация в Санкт-Петербурге пройдет с меньшими ограничениями. Об этом в ходе онлайн-пресс-конференции сообщил заместитель директора Агентства внешнего транспорта Дмитрий Куклин.

Он отметил, что в связи с запретом на проведение массовых мероприятий в этом сезоне будет меньше число дней, когда навигация будет остановлена.

Основное ограничение движения будет в отдельные периоды с 14 по 26 июля, в связи с подготовкой и проведением Дня ВМФ. Это будут отдельные периоды в указанном промежутке времени.

Дмитрий Куклин напомнил, что несколько изменились правила плавания и стоянки в акватории Малой Невки для маломерных судов. Запрещено движение с 9 утра до 12 дня и с 16 до 19 часов.

В выходные и нерабочие дни запрет введен с 9 до 13 часов.

«Это сделано для того, чтобы предоставить время для спортсменов, которые занимаются гребными видами спорта», — сказал он.

Как сообщалось ранее, решение об открытии пассажирской навигации в Санкт-Петербурге одобрено на заседании Межведомственной транспортной рабочей группы при Координационном совете по противодействию распространению в Санкт-Петербурге новой коронавирусной инфекции (COVID-19) под руководством вице-губернатора Максима Соколова.

В навигацию 2019 года на водных путях Санкт-Петербурга перевозку пассажиров осуществляли 148 пассажирских судов и 134 маломерных судна. Услугами компаний-членов Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга в прошлом году воспользовались в общей сложности 2 733 240 человек.

ЗЕЛЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЭЛЕКТРОСУДАМ НУЖНА «РОЗЕТКА»

Правительство Санкт-Петербурга еще не приступило к созданию «электророзеток» на городских причалах для электросудов.

Заявленные летом 2019 года планы транспортных чиновников правительства Санкт-Петербурга пока так и не приблизились к исполнению. Входе онлайн-пресс-конференции заместитель директора Агентства внешнего транспорта Дмитрий Куклин сообщил, что система подключения электросудов к электророзеткам (электророзетки) на городских причалах не создана.

В 2020 году этот проект реализован не будет.

«Все это пока еще в проекте, в проработке. Нужно создавать систему к построенным судам», — сказал Куклин.

Он отметил, что построенный в Санкт-Петербурге и спущенный на воду электрокатамаран EcoVolt нельзя назвать массовым появлением в городе электросудов.

«Пока что судно спущено на воду, но не прошло регистрацию в Регистре», — добавил он.

По мнению замруководителя Агентства внешнего транспорта, таких судов должно появиться больше, только тогда город будет

строить для них инфраструктуру. «Проработки ведутся, мы не стоим на месте... это перспективное направление, связано со снижением экологических выбросов» — резюмировал Куклин.

Напомним, торжественный спуск электрического прогулочного судна EcoVolt состоялся в Санкт-Петербурге 27 июня 2020 года. Судно сразу же отправилось в первый технический рейс. Коммерческая эксплуатация судна запланирована в навигацию 2021 года.

Электросудно предназначено для речных туристических прогулок и бизнес-встреч. Пассажироместимость судна до 86 человек; экипаж 2 человека. Салон-трансформер позволяет на базе стандартного модуля создавать различные вариации судового салона. Дальность хода: до 10 часов (до 140 км), скорость: до 7,5 узлов (14,5 км/ч).

Кроме того, на верфи «Эмпериум» заложено второе электрическое судно еще большей вместимости.

ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА

ШЛЮЗ АРМИРУЮТ И ГЕРМЕТИЗИРУЮТ

Главгосэкспертиза одобрила стоимость капремонта Верхне-Свирского шлюза.

Эксперты Санкт-Петербургского филиала Главгосэкспертизы России проверили достоверность определения сметной стоимости капитального ремонта сооружений, расположенных на реке Свирь в Ленинградской области. Об этом сообщает пресс-служба учреждения.

По итогам рассмотрения представленных материалов выдано положительное заключение.

Однониточный однокамерный Верхне-Свирский шлюз общей длиной 345 м входит в состав Верхне-Свирской ГЭС Свирского района гидросооружений и судоходства. Шлюз предназначен для пропуска круизных и паромных судов и составов через створ Верхне-Свирского гидроузла, а также

регулирования уровня воды при пропуске судов.

Проект предусматривает капитальный ремонт правых пятой и шестой секций камеры, а также устранение напорной и площадной фильтрации в галереях Верхне-Свирского шлюза для исправления выявленных дефектов.

Во время реконструкции будет проведена герметизация температурно-осадочных и строительных швов, удален деструктивный бетон, установлен дополнительный армирование, восстановлена несущая способность и геометрические параметры стен секций камеры шлюза, рывовых и лестничных ниш.

Также стены камеры оборудуют лестницами-стремянками,

отремонтируют нижние части облицовок рывовых ниш, снабдят антикоррозийной защитой металлические конструкции и выполнят иные необходимые работы.

Проект подготовлен ООО Научно-производственное предприятие «Норд-инжиниринг». Застройщик — ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Финансирование работ планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета.

Как сообщалось ранее, в августе 2019 года было проведено преддискларационное обследование Волховского, Нижне-Свирского и Верхне-Свирского шлюзов Федерального бюджетного учреждения «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей».

МИССИЯ — СВЕТИТЬ!

Главгосэкспертиза одобрила модернизацию маяков на южной трассе Ладожского озера.

Санкт-Петербургский филиал Главгосэкспертизы России, рассмотрев проектно-сметную документацию на реконструкцию маяков на южной трассе Ладожского озера, выдал положительное заключение. Об этом сообщает пресс-служба учреждения.

В том числе предусмотрены меры по сохранению архитектуры сооружений.

Модернизация средств навигационной обстановки (СНО) Волго-Балтийского водного пути проводится в рамках подпрограммы «Морской и речной транспорт» Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы России (2018–2021 годы)».

Застройщик — ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей». Проект подготовлен АО «Ленгидропроект».

Волго-Балтийский водный путь (в 1810–1963 годах — Маринская водная система, в 1964–1992 годах — Волго-Балтийский водный путь им. В. И. Ленина) — система каналов, рек и озер, протянувшаяся на 1 тыс. 100 км в северо-западной части России.

В настоящее время проводится комплексная реконструкция Волго-Балтийского водного пути. II пусковым комплексом предусмотрена модернизация средств навигационной обстановки, от-

вечающих за функционирование системы на южной трассе Ладожского озера — Бугровского, Сторожского и Свирского маяков, расположенных в Кировском и Волховском районах Ленинградской области.

В том числе проект включает мероприятия по обеспечению сохранности на время работ выявленного объекта культурного наследия «Ансамбль Бугровского маяка», куда входят разрушенная башня старого маяка и ледник — хозяйственная постройка. Также будут реконструированы Сторожский и Свирский маяки и дома при них.

Маяки — стационарные гидротехнические сооружения средства навигационного оборудования, необходимы для создания безопасных условий для плавания судов и составов. В настоящее время маяки находятся в ограниченно-работоспособном состоянии. Модернизировать их планируется без вывода из эксплуатации.

Маяк Бугровский 1906 года постройки указывает судоводителям направление следования с разворотного круга трассы до приемного Бугровского буя Кошкинского фарватера — вход в реку Нева. В ходе модернизации будет выполнено усиление фундаментов и башни маяка, а также устранение выявленных дефектов и повреждений. Постовой дом и сарай при Бугровском маяке физически и мо-

рально устарели, не пригодны для дальнейшей эксплуатации, в связи с чем их решено снести.

Маяк Сторожский 1906 года постройки предупреждает судоводителей о Сторожском рифе и отмели, а также о начале поворота судового хода на входе в Свирскую губу. Для приведения маяка и прилегающего к нему здания в работоспособное состояние будет выполнено усиление надземной части сооружения путем устройства наружной железобетонной оболочки (рубашки), в рамках устранения дефектов инъецируют трещины по всей поверхности стен и устроят косвенное армирование кладки в местах растрескивания. В постовом доме запланированы установка системы наружного водостока, замена входной двери, окраска кровли и заделка фасадных трещин.

Маяк Свирский с 1908 года указывает направление следования с разворотного круга до приемного буя Новочембовского фарватера на входе в реку Свирь. В ходе реконструкции у него также будет усилена надземная часть, устранены повреждения и дефекты, в том числе стены очистят от высолов, а обрушившиеся участки восстановят. В постовом доме Свирского маяка запланированы ремонт и усиление наружных стен и крылец, установка системы наружного водостока, замена входных дверей и другие необходимые работы.



Свирский маяк. Источник: sanktpeterburg.bezformata.com



Бугровский маяк. Источник: faros.livejournal.com



Сторожский маяк. Источник: ipetersburg.ru



МАНАЛ ИМ. МОСКВЫ

НА ЭТАПЕ ОБВОДНЕНИЯ

Завершен аварийно-восстановительный ремонт на участке канала № 294 в Тушино.

В связи с завершением аварийно-восстановительного ремонта на участке канала № 294 Тушинского района гидротехнических сооружений 6 июля 2020 года началось его заполнение. Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота со ссылкой на данные ФГБУ «Канал имени Москвы».

Полное заполнение километрового участка, расположенного между шлюзами № 7 и № 8, займет более двух недель, однако судоходная глубина, позволяющая возобновить по каналу навигацию, должна быть достигнута к 16 июля.

Порядка 800 тыс. куб. м воды из Химкинского водохранилища через несколько приоткрытых шлюзовых затворов, в соответствии с утвержденной программой испытаний, наполнят канал в два этапа: сначала до судоходной глубины 5 м, затем — до максимальной отметки 7,2 м.

При штатном состоянии откосов и дамб канала судоходство на Тушинском участке Московского бассейна ВВП будет восстановлено 16 июля.

За ходом обводнения ведется непрерывное наблюдение. Кроме визуальных исследований проверяется уровень грунтовых вод, ведется съемка профилей русла, измеряются глубины, скорость течения и расход воды, фиксируются любые деформации. Эксплуатанты сетей ливневого водостока пристально следят за состоянием.

«Руководители Росморречфлота и Канала имени Москвы исходили из приоритета максимально оперативного проведения работ, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации канала № 294 и образующих с ним единый комплекс сооружений в разгар навигации 2020 г. В этой связи было решено отделить проведение восстановительного ремонта

на аварийном участке канала № 294 от мероприятий капитального ремонта и модернизации, предстоящих в рамках плановой полномасштабной комплексной реконструкции гидротехнических сооружений Канала имени Москвы», — отметил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

Как рассказал в ходе вебинара «Ожидает ли перевозки грузов по рекам судьба гужового транспорта?», организованного ИАА «ПортНьюс», Константин Анисимов, на этом межшлюзовом канале весной 2020 года в ходе испытаний после проведенных в 2019 году восстановительных работ началась фильтрация воды через дамбу откосов канала. В связи с повышенной фильтрацией воды движение судов 8 мая 2020 года было приостановлено до 8 июня 2020 года, вода сброшена и начались работы по устранению протечки.

Напомним, что в январе 2019 года в районе Волоколамского транспортного узла, который включает в себя судоходный канал № 294 между шлюзами № 7 и № 8, произошла авария в связи с размывом участка насыпных сооружений, и автодорожные туннели в напорных дамбах канала. Движение судов на «Канале имени Москвы» между шлюзами № 7 и № 8 после техногенной аварии возобновилось 16 августа 2019 года.



НАВИГАЦИЯ-2020



Источник: vesti.ru

СЕЗОН ОТКРЫЛИ ПАРАДОМ

В параде приняли участие около 30 пассажирских теплоходов.

Открытие летней навигации в Москве ознаменовали парадом, в котором приняли участие около 30 пассажирских теплоходов, совершающих регулярные прогулочные перевозки по Москве-реке.

Суда прошли со средней скоростью 10 км в час колонной, которая растянулась в общей сложности на 1 км 700 м от Новоспасского до Андреевского моста.

Парад флота возглавил обстановочный теплоход «Путейский 14» Московского РГС, на борту которого был капитан Московского бассейна Владимир Штурмин. Замыкало процессию обстановочное судно ФГБУ «Канал имени Москвы», приписанное к Московскому РГС, «Путейский-7».

В преддверие сезона инспекторы Службы государственного портового контроля — подразделения ФГБУ «Канал имени Москвы» провели проверку теплоходов.

С начала года в Москве инспекторами ГПК проверено 47 пассажирских судов.

Ранее сообщалось, что все московские причалы готовы к началу пассажирской навигации. Гранитные покрытия почистили и отремонтировали, ограждения покрасили. Также привели в порядок лестничные сходы, чугунные ограждения, парапеты, карнизы, а на некоторых набережных установили гранитные лавочки.

Напомним, движение пассажирских судов с пассажирами на борту в пределах административных границ города Москвы было запрещено с 00:00 мск 17 апреля 2020 года. Соответствующее распоряжение 16 апреля подписали и.о. руководителя ФГБУ «Канал имени Москвы» Андрей Андросов. Старт пассажирской навигации был отложен на 2 месяца из-за введенных ограничений для предотвращения распространения коронавируса.

НОВЫЙ ПРИЧАЛ

АМФИТЕАТР ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

В Москве завершили строительство причала для городского речного транспорта.

Это единственная в Москве пристань, где зоной ожидания стал 150-метровый амфитеатр под открытым небом, рассказал главный архитектор столицы Сергей Кузнецов.

«Причал на участке набережной Марка Шагала уже готов и вскоре станет пунктом остановки речного городского транспорта, маршруты которого уже сегодня прорабатываются городом», — приводит его слова пресс-служба мэрии.

Новый причал длиной 65 м может принять двухпалубный пассажирский теплоход Р-51 на 240

пассажиров. Он считается самым вместительным из нынешних городских речных теплоходов. В период навигации Р-51 в течение 10 часов курсирует по Москве-реке и раз в час пристает к причалам, чтобы высадить и забрать пассажиров.

По словам Сергея Кузнецова, концепция благоустройства максимально раскроет рекреационный потенциал акватории, сделает набережные доступным, узнаваемым и востребованным местом отдыха для москвичей. По сути, проект нового столичного парка у воды.



БЕЛООМУТ

ПОСЛЕ ОСНОВНЫХ — ПУСКОНАЛАДОЧНЫЕ

На автоматизированной системе управления плотины Белоомута ведутся пусконаладочные работы.

Пусконаладочные работы на автоматизированной системе управления технологическими процессами (АСУТП) плотины гидроузла Белоомут в рамках 2-й очереди его завершающейся реконструкции начались в конце июня, сообщила пресс-служба Федерального агентства морского и речного флота.

Дежурство специалистов-гидротехников по поддержанию судоходного уровня верхнего бьефа на водосборной части плотины осуществляется в штатном режиме.

На объекте постоянно присутствуют 5 инженерно-технических сотрудников и 8 рабочих, а также уполномоченные представители Службы строительного контроля, контролирующей работы по устранению ранее выданных замечаний.

Напомним, основные строительно-монтажные работы второго, основного этапа строительства

гидроузла Белоомут в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) на период до 2024 года, были завершены в начале мая 2020 года.

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911–1915 годы по проекту русского инженера Нестора Пузыревского. В течение целого столетия капитальный ремонт ГТС на участке не было, что ухудшало судоходные условия на Оке, в связи с чем в 2015 году началась комплексная реконструкция этого сложного гидротехнического объекта, включающая строительство современного судоходного шлюза, возведение новой капитальной плотины, автоматизированной системы управления, административно-бытового и произ-

водственных зданий, а также водозаборного узла с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки.

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

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

ОБСКАЯ ГУБА

РЕКОНСТРУКЦИЯ
В ДВА ЭТАПА

Главгосэкспертиза одобрила расширение подходного канала к порту Сабетта.

Главгосэкспертиза России по итогам рассмотрения проектно-сметной документации на реконструкцию подходного канала к порту Сабетта для обеспечения безопасного мореплавания одобрила увеличение транзитного прохода судов в Обской губе в период 2020–2030 годов, сообщает пресс-служба учреждения.

Подходный канал к морскому порту Сабетта построен и введен в эксплуатацию в 2019 году для обеспечения круглогодичного движения судов, а также вывоза морским транспортом сжиженного природного газа (СПГ) и сжиженного газового конденсата.

Проектной документацией предусмотрено расширение канала, за счет которого будет достигнуто необходимое количество судопроходов судов в соответствии с заявленным грузооборотом ПАО «НОВАТЭК» и ПАО «Газпром нефть» по вывозу углеводородного сырья.

Кроме того, расширение канала позволит доставить к месту посто-

янной установки основания гравитационного типа терминала СПГ и SGK «Утренний», строящегося в ходе проекта «Арктик СПГ-2».

Проект реконструкции будет осуществлен в два этапа. На первом (реализация запланирована в 2020–2021 годах) ширина канала достигнет 475 м на прямом участке и 573 м на повороте.

По окончании второго этапа дноуглубления, планируемого к реализации в 2022 году, ширина выровняется до 573 м. Также на канале будет выполнена перестановка средств навигационного оборудования.

«Если в существующей конфигурации канал теоретически может обеспечить в среднем до четырех судопроходов в день, то после расширения судопроход достигнет девяти судопроходов в день, то есть не менее 1500 в год», — отметили в Главгосэкспертизе.

Проект реконструкции разработан АО «ЛЕНМОРНИИ-ПРОЕКТ». Застройщик — ФГУП «Гидрографическое предприятие».

ЛЕНСКИЙ БАССЕЙН

ЗАДЕЙСТВУЮТ
15 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ

Дноуглубление в Ленском бассейне в навигацию-2020 запланировано в объеме 1,78 млн куб. м.

В Ленском бассейне в навигацию 2020 года запланировано транзитное дноуглубление на судовых ходах в объеме 1,78 млн куб. м.

На работах предполагается задействовать 15 ед. землечерпательной техники, из них 6 многочерпаковых, 7 землесосных снарядов и 2 дноочистительных плавкрана ФБУ «Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей».

К работе уже приступили два

землечерпательных каравана на Верхней Лене в районе городов Усть-Кут и Киренск, землесос «Витим» в районе города Якутск, землесос «Владимир Панченко» и многочерпаковый земснаряд «Ленский-246» на реке Яна, землесос «Олег Стрельчяня» на береге реки Индигирка, многочерпаковый снаряд «Ленский-439» на реке Колыма.

Также начата буксировка на устьевые участки северных рек землесосов «Индигирка», «Яна» и «Ленский-1021».

БУРЯТИЯ

ЭКОСУДНО ДЛЯ БАЙКАЛА

Уникальное экосудно «Георгий Москалев» начало работать на озере Байкал.

Экологическое судно — танкер-бункеровщик «Георгий Москалев» — прибыло к причалу поселка Турка Прибайкальского района Республики Бурятия. На торжественной встрече глава Бурятии Алексей Цыденов сказал: «На Байкале ходит много судов разного размера, но до сих пор в акватории озера не было ни одного нормально работающего судна, которое бы принимало с них льяльные (нефтедержавшие) воды, то есть фактически большая часть таких вод сливается в озеро. Чтобы исключить такие случаи, построено уникальное экосудно, оно может принимать твердые и жидкие бытовые отходы, льяльные воды, перерабатывать их для вторичного использования топлива».

По словам главы Бурятии, ни на одном водоеме в России, «ни на Волге, ни на Неве», такого судна пока нет, оно первое в своем роде и построено специально для Байкала.

Танкер-бункеровщик проекта RT37 построило ПАО «Восточно-Сибирское речное пароходство» по заказу ФКУ «Речводпуть» Росморречфлота.

Судно передано в оперативное управление ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей и будет

постоянно базироваться в порту Турка особой экономической зоны туристско-рекреационного типа «Байкальская гавань» — крупнейшем центре водного туризма на Байкале.

В торжественной встрече принял участие Олег Москалев — сын Героя Советского Союза Георгия Москалева, имя которого носит уникальное судно.

«Наша семья выражает огромную благодарность, что такое полезное для экологии Байкала судно будет носить имя моего отца, — сказал он. — Хочу пожелать судну хорошего плавания и, как говорят

моряки, семь футов под килем». В знак благодарности за уважение к памяти своего отца он подарил судну картину, написанную Георгием Москалевым.

Фронтвик Георгий Николаевич Москалев получил звание Героя Советского Союза за выполнение сложнейшей боевой задачи при форсировании Дуная в декабре 1944 г. Уже после демобилизации, получив художественное образование, стал народным художником Бурятии и заслуженным художником РСФСР. Главной темой его творчества была Великая Отечественная война.



ПЕЧОРА

ДВА СОБРАТА-ЗЕМСНАРЯДА

В Печорском бассейне работают уникальные землесосы-катамараны.

В навигацию 2020 года в Печорском бассейне на дноуглубительных работах задействованы 5 единиц дноуглубительного флота общей производительностью 1770 м³ в час. В составе земснарядов, используемых в бассейне, уже более 40 лет эффективно работает уникальный землесос-катамаран.

До 1978 года на водных путях Печорского бассейна работали, в основном, землесосы проекта 23-110, производительностью 700 м³ в час и осадкой 130 см и землесосы проекта 324, производительностью 350 м³ в час с осадкой менее 1 м. Если первые имели вдвое большую производительность и скорость разработки перекаток, то вторые — меньшую осадку.

Маловодные навигации 1976–1977 годов, когда, при гарантированной глубине 140 см, глубины на перекатах снижались до 110–120 см и земснаряды проекта 23-110 не могли их пройти, стимулировали создание землесоса, объединяющего и те и другие преимущества. Задача была решена путем объединения двух землесосов проекта 324 в один землесос-катамаран, работающий на общий грунтпровод увеличенного диаметра.

Уже в навигацию 1978 года катамаран приступил к работе, до начала которой были проведены теплотехнические испытания,

уточнившие эксплуатационные характеристики и установленную техническую производительность в 700 м³ в час.

Наряду с повышением оперативности разработки перекаток был получен и большой экономический эффект. Почти вдвое сокращался штат команды, вместо двух рефулеров диаметра 400 мм, требовался всего один, диаметром 500 мм, и высвобождалась одна брандвахта. Поэтому вскоре приступил к работе и второй землесос-катамаран.

В период низкой межени, чтобы повысить оперативность их работы, было принято решение оборудовать катамараны гидромониторными приставками и отказаться от использования плавучих рефулеров. При расчетной дальности выброса пульпы 25 метров землесос может разрабатывать

прорези шириной до 60 метров.

Уширенные наконечники были заменены на трехсосуновые с системой гидроразрыхления, что не только увеличило фактическую производительность земснаряда за счет увеличения скорости продвижения по прорези, но и, в большинстве случаев, уменьшило запас на переуглубление и повысило производительность землесоса на 25%. Металлический грунтпровод в 2018 году был заменен на грунтпровод из композитных материалов.

В настоящее время «немолдые», но эффективные катамараны-землесосы работают в Печорском бассейне поочередно. Отработав навигацию, судно встает на ремонт, а его собрат выходит на навигацию следующего года.





КАРЕЛИЯ

УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ —
ОТ ПОНИЖЕННОГО ДО ОПАСНОГО

Проведено преддекларационное обследование шести гидроузлов Беломорско-Онежского бассейна ВВП.

В соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта проведено преддекларационное обследование гидроузлов №№ 1, 3, 6, 11, 16, 19 ФБУ «Администрация Беломорско-Онежского бассейна внутренних водных путей».

Межведомственная комиссия в составе представителей: ФБУ «Администрация «Беломорканал», Северо-Западного УГМРН Ространснадзора, Главного управления МЧС по Республике Карелия, ООО «ИПС «Гидротехпроект» провела осмотр гидротехнических сооружений. На основании осмотра ГТС, ознакомления с данными натурных наблюдений за их состоянием и имеющейся технической документацией комиссия пришла к выводу:

- гидроузлы выполняют свои функции по осуществлению пропуска судов и составов, поддержанию подпорного уровня воды;
- эксплуатация гидротехнических сооружений гидроузлов и их оборудования ведется в соответствии с требованиями «Правил технической эксплуатации судовых гидротехнических сооружений», «Положения о планово-предупредительном ремонте судовых гидротехнических сооружений», «Инструкции по наблюдениям и исследованиям

на судовых гидротехнических сооружениях» (часть I, II, III) и других нормативных документов.

По действующим декларациям уровень безопасности гидроузлов №№ 1, 6 оценивается как пониженный, гидроузлов №№ 3, 16, 19 — неудовлетворительный, гидроузла № 11 — опасный.

Для улучшения уровня безопасности судовых гидротехнических сооружений гидроузлов комиссия рекомендовала провести капитальный ремонт, выполнить реконструкцию и продолжать наблюдения за техническим состоянием сооружений.

Гидроузел № 1 расположен на южном склоне Беломорско-Балтийского канала в 1115 км от Южного порта Москвы по атласу Единой глубоководной системы Европейской части РФ (том 4. Беломорско-Балтийский канал, 2017 г.), Республика Карелия, Медвежьегорский район, пос. Повенец. Дата ввода в постоянную эксплуатацию — 1933 г. Назначение гидроузла — Шлюз № 1 — предназначено для пропуска судов и поддержания подпорного уровня воды.

Гидроузел № 3 расположен на северном склоне Беломорско-Балтийского канала, расположен в 1117,3 км от южного порта Москвы, пос. Повенец. Дата ввода в постоянную эксплуатацию —

1933 г. Назначение гидроузла — Шлюз № 3 — предназначено для пропуска судов и поддержания подпорного уровня воды.

Гидроузел № 6 расположен на северном склоне Беломорско-Балтийского канала, расположен в 1123,5 км от южного порта Москвы, пос. Повенец. Дата ввода в постоянную эксплуатацию — 1933 г. Назначение гидроузла — Шлюз № 6 — предназначено для пропуска судов и поддержания подпорного уровня воды.

Гидроузел № 11 расположен на северном склоне Беломорско-Балтийского канала, пос. Надвоицы. Дата ввода в постоянную эксплуатацию — 1933 г. Назначение гидроузла — Шлюз № 11 — предназначено для пропуска судов и поддержания подпорного уровня воды.

Гидроузел № 16 расположен на северном склоне Беломорско-Балтийского канала, дер. Выгостров. Дата ввода в постоянную эксплуатацию — 1933 г. Назначение гидроузла — Шлюз № 16 — предназначено для пропуска судов и поддержания подпорного уровня воды.

Гидроузел № 19 расположен в 1334,35 км от южного порта Москвы, г. Беломорск. Дата ввода в постоянную эксплуатацию — 1933 г. Назначение гидроузла — Шлюз № 19 — предназначено для пропуска судов и поддержания подпорного уровня воды.

ХАНТЫ-МАНСКИЙ ОКРУГ



СООТВЕТСТВУЕТ ГОССТАНДАРТАМ

В ХМОУВПиС проинспектировали более двух тысяч километров водных путей.

В Ханты-Мансийском окружном управлении водных путей и судоходства — филиале ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» завершился инспекторский осмотр водных путей, который проводился с участием представителей УГМРН Ространснадзора. Об этом говорится в сообщении пресс-службы предприятия.

В рамках инспекторского осмотра проверяли соответствие средств навигационного оборудования государственному стандарту; соответствие фактической расстановки СНО судовых ходов относительно утвержденной схемы, с учетом объявленных изменений, а также качество их содержания. Кроме того, инспекторы контролировали соответствие информации о путевых условиях плавания, объявленной в циркулярных извещениях для судоводителей (судовладельцев), соблюдению графиков объездов

обстановочными бригадами закрепленных участков водного пути, наличие и правильность ведения судовой документации на каждом обстановочном теплоходе. Также специалисты обращали внимание на наличие и качество содержания СНО на сооружениях (мостовые, воздушные, подводные переходы, водозаборы, причалы), обслуживаемых их владельцами.

Для проведения инспекторского осмотра были задействованы теплоходы «Аргус», «Чайка», «Фаэтон». За 11 дней инспекторы осмотрели 2141 км водных путей, 2777 знаков судоходной обстановки. По результатам проведения инспекторского осмотра, судоходная обстановка на реках в границах деятельности Ханты-Мансийского окружного управления водных путей и судоходства соответствует утвержденной схеме расстановки СНО в навигацию 2020 года и отвечает требованиям государственного стандарта.

КАМА

ГАБАРИТЫ ВЫДЕРЖАНЫ

Завершен инспекторский осмотр водных путей Бельского района водных путей и судоходства — филиала ФБУ «Администрация «Камводпуть».

Инспекторский осмотр водных путей филиала ФБУ «Администрация «Камводпуть» Бельского района водных путей и судоходства завершен, сообщила пресс-служба Росморречфлота.

В ходе осмотра проверено содержание ВВП на 599 км, из которых 544 км в освещаемом варианте (1 категория) и 55 км в 3 категории.

Инспекторский осмотр показал, что ВВП в Бельском районе содержатся согласно регламентирующим документам, габариты пути выдержаны на всем протяжении. Начиная с конца навигации 2019 года береговая обстановка переведена полностью в освеща-

емый вариант, что в навигацию 2020 года показало свои положительные результаты в ночное время суток с использованием современных светодиодных фонарей с повышенной яркостью и низким энергопотреблением.

Судоводители оставляют положительные отзывы путевым мастерам по содержанию навигационного оборудования.

ФБУ «Администрация Камского бассейна ВВП» 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 водохранилище.



ОБСКИЙ БАСЕЙН

НА ОЧЕРЕДИ ВАСЮГАН И НЮРОЛЬКА

Путейцы Обского бассейна начали оплаывание электронных навигационных карт с периферийных водных путей.

Во исполнение распоряжения Росморречфлота в течение навигации 2020 года администрация Обского бассейна внутренних водных путей осуществляет оплаывание ранее созданных в рамках ФЦП «ГЛОНАСС 2002–2010» и ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС 2012–2020» электронных навигационных карт (далее — ЭНК) на участках внутренних водных пу-

тей своей зоны ответственности. Работы выполняются в соответствии с утвержденной методикой оплаывания ЭНК в целях проверки и актуализации цифровых баз данных и направлены на обеспечение безопасных условий плавания судов, использующих системы отображения электронной навигационной картографической информации.

В целях наиболее полного

охвата участков ВВП бассейна путейцы приступили к оплаыванию ЭНК боковых рек, далее предполагается охватить магистральные участки рек Обского бассейна. Всего в навигацию 2020 года планируется оплавать 2569 км ВВП, в настоящее время в границах ответственности Колпашевского РВПиС — филиала Администрации пройдено 560 км р. Тым, на очереди реки Васюган, Нюрюлька.

СЕВМОРПУТЬ

ОТ РАЗОВЫХ — К РЕГУЛЯРНЫМ

Флот Камчатского пароходства готов к грузоперевозкам по Севморпути.

Глава Камчатского края Владимир Солодов провел выездное совещание на борту сухогруза «Сергей Гаврилов» с руководителями крупнейших транспортных предприятий региона — Петропавловск-Камчатского морского торгового порта и Камчатского морского пароходства по готовности региона к грузоперевозкам по Северному морскому пути. Об этом сообщает пресс-служба правительства Камчатского края.

Отмечается, что флот Камчатского пароходства (КМП) готов к перевозкам грузов по Севморпути — в его составе шесть судов арктического класса, в том числе сухогрузы «Сергей Гаврилов» и «Владимир Мясников», имеющие свидетельства полярного плавания и осуществляющие доставку грузов на Чукотку.

Кроме того, у КМП есть свой парк рефрижераторных контейнеров, и на каждом судне можно одновременно подключить порядка 130 контейнеров. Петропавловск-Камчатский морской торговый порт имеет всю необходимую инфраструктуру для обработки любых грузов.

«Существенно дешевле, чем доставка традиционным путем через железную дорогу и затем морским путем от порта Владивосток, — отметил глава региона. — Особенно это чувствительно для рыбы, поскольку позволяет избежать нескольких перегрузок и задержек в пиковый период лососевой путины, когда во Владивостоке период ожидания пре-

вышает полтора-два месяца. Все эти издержки Северный морской путь позволяет минимизировать». Он добавил, что Камчатский край совместно с Росатомом работает над тем, чтобы уже в текущем году проводки по Севморпути перешли от разовых к регулярным и стали доступнее.

Например, загрузка флота на обратном пути сократит стоимость доставки на Камчатку любых грузов.

Солодов считает, что развитие логистики сегодня является стратегической задачей Камчатского края. По его словам, неотъемлемой частью процесса является развитие портовых мощностей.

Как сообщалось ранее, президент России Владимир Путин поддержал инициативу Владимира Солодова и поручил проработать вопрос запуска регулярных грузоперевозок по Севморпути. Была создана межведомственная рабочая группа, в состав которой вошли представители органов власти и федеральных структур, транспортных и рыбопромышленных предприятий, общественных профессиональных объединений.

Напомним, единым инфраструктурным оператором по развитию Северного морского пути назначена госкорпорация «Росатом». Первый рейс лихтеровоза «Севморпуть» от берегов Камчатки в 2020 году намечен на сентябрь. Сейчас в Петропавловске-Камчатском формируется партия груза от рыбопромышленных предприятий для этого рейса.

НАВИГАЦИЯ — КРУГЛЫЙ ГОД!

Лихтеровоз «Севморпуть» осуществит четыре рейса между Санкт-Петербургом и Дальним Востоком в 2021 году.

Лихтеровоз «Севморпуть» осуществит четыре рейса между Санкт-Петербургом и Дальним Востоком в 2021 году. Об этом в ходе вебинара, организованного «Деловым Петербургом» с участием директора по развитию медиа-группы «ПортНьюс» Надежды Малышевой, сообщил директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко.

«В будущем году мы готовы осуществить четыре рейса по Севморпути нашим лихтеровозом. Примерно с 16 июня и ориентировочно по 15 ноября. Ведем большую работу с Росрыболовством, руководством Камчатского края, всех приглашаем к этой работе. Мы обеспечим экономически привлекательные тарифы. При условии загрузки судна хотя бы на 90% на маршруте Петербург—Камчатка—Владивосток и обратно, уверяю вас, тарифы будут очень выгодными», — рассказал Максим Кулинко.

«Круглогодичная навигация по Севморпути в любом случае будет, вопрос только в сроках... Это задача не только Росатома, но и всего государства, иначе не будет никакого захвата рынка сжиженного природного газа... Мы в этом году провели пилотные рейсы в восточном направлении, сейчас идет третий рейс газовоза «Новатэка» по этому сложному маршруту. Мы понимаем все сложности, но то, что эта задача будет решена, сомнений нет», — подчеркнул представитель Росатома.

Напомним, Госкорпорация «Росатом» уже имела успешный опыт организации перевозок рыбы арктическим маршрутом. Так, с 20 августа по 15 сентября 2019 года лихтеровоз «Севморпуть» осуществлял рейс из порта Восточный (терминал Восточной стивидорной компании) в Петропавловск-Камчатский (терминал «Сероглазка») и далее в Большой порт Санкт-Петербурга («Петролеспорт»).

КТГ



ПО АМУРУ И ЗЕЕ

По водным путям Амурского бассейна на Амурский ГПЗ доставлена первая партия крупногабаритного оборудования.

По водным путям Нижнего Амура, Среднего Амура и реки Зея до причала, расположенного на 212-м км реки Зея, тремя баржебуксирными составами (ББС) ООО «НЛК» доставлена первая партия крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ) — оборудования для строительства Амурского ГПЗ.

Всего в навигацию 2020 года, как сообщила пресс-служба Росморречфлота, в район строительства Амурского ГПЗ по предварительному плану-графику транспортировки КТГ из порта Де-Кастри в Татарском проливе сначала по морским водам, а затем внутренним водным транспортом по рекам Амурского бассейна ВВП планируется доставить оборудование тринадцатью ББС. По реке Зея от устья до 212 км в связи с большим количеством затруднительных для судоходства участков проводка осуществляется специалистами Благовещенского филиала учреждения на обстановочных судах.

С целью бесперебойной транспортировки КТГ, по водным путям Амурского бассейна на всем протяжении маршрута следования ББС подразделениями Комсомольского, Хабаровского и Благовещен-

ского филиалов Росморречфлота выполняются запланированные путевые работы по улучшению судоходных условий, в т.ч. русловые изыскания для анализа русловых переформирований, контроля расстановки знаков и габаритов судовых ходов, восстановление береговых навигационных знаков, утраченных при высоком уровне воды, замена установленных временных береговых знаков на постоянные требуемых типов и размеров, перестановка береговых и плавучих знаков для переносов судовых ходов на участки фарватеров с наибольшими глубинами.

На участке 212–0 км р. Зея с открытия навигации совместно подразделениями АО «Ленгидропроект» русловой изыскательской партией АБРВВП (РИП-3) выполняются русловые изыскательские и гидрографические работы с целью выявления лимитирующих участков, трассирования нового направления судовых ходов, планирования выполнения дноуглубительных работ, трассирования дноуглубительных прорезей и подсчета объемов грунта, подлежащего извлечению дноуглубительными снарядами.

С открытия действия СНО на

участке 212–0 км реки Зея обстановочными бригадами выставлено и обслуживаются 54 светящихся плавучих знака. За май и июнь по новым трассам выполнены перестановки береговых знаков на 14 участках реки, на которых под воздействием потока воды произошли значительные русловые переформирования.

По материалам уже выполненных промеров судовых ходов, русловых изыскательских и гидрографических работ, на затруднительных (лимитирующих) участках реки Зея от 10 до 98 км запланирована разработка 10 дноуглубительных прорезей с извлечением около 510 тыс. м. куб. грунта.

Землесосом «Зея» для создания потребных габаритов судовых ходов уже разработаны дноуглубительные прорези на Нижнеивановском (12–11 км) и Биршертовском (49–50 км) перекатах. Выполняется разработка прорези на перекате Нижний Чертов огород (52–51 км).

Начиная с 2018 года доставка крупногабаритных тяжеловесных грузов для строительства АГПЗ осуществляется по водным путям Амурского бассейна общей протяженностью 2132 км при навигационно-гидрографическом обеспечении Росморречфлотом условий плавания.

В Амурской области в районе г. Свободный с 2015 года осуществляется строительство Амурского ГПЗ — важного звена в составе газопровода «Сила Сибири», предназначенного для поставки газа в Китай с Чаяндинского и Ковыктинского месторождений. АГПЗ станет одним из крупнейших в мире предприятий по переработке и извлечению из природного газа ценных фракций и подготовке его на экспорт.



МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

О СУДАХ ДЛЯ
САЙМЕНСКОГО КАНАЛА

Представители ГУМРФ приняли участие в пятом рабочем совещании по проекту «Будущий потенциал внутренних водных путей» (INFUTURE), проходившем в режиме видеоконференции.

От университета участвовали проректор по научной и инновационной деятельности Татьяна Пантина, заведующий кафедрой Владимир Каретников, заведующий кафедрой Юрий Яцук, заведующая лабораторией Марина Лебедева, научный сотрудник Алексей Лебедев и доцент, менеджер проекта Анатолий Бурков.

Участниками совещания стали также директор компании ПЛОТ Михаил Пимоненко и директор по перспективному развитию, главный конструктор компании «Морское инженерное бюро» Николай Автутов.

Партнерские организации по проекту были представлены от финской стороны, включая представителя компании «Акер Арктик Технолоджис» и управляющего комитета Программы пригранич-

ного сотрудничества «Россия — Юго-Восточная Финляндия».

В ходе совещания были заслушаны доклады сторон о научно-прикладных исследованиях по всем разделам проекта INFUTURE. Основной фокус дискуссии был направлен на проектирование новых проектов судов для Сайменского канала и российских внутренних водных путей.

Финский университет Аалто (выступал Ли Фанг) и компания «Акер Арктик Технолоджис» (выступал Луиджи Портунато) предложили два эскизных проекта «костеров» — сухогрузных судов для Сайменского канала и Балтийского моря. Один из них — вариант судна усиленного ледового класса для самостоятельной работы во льдах толщиной до 0,6 м.

ГУМРФ совместно с «Морским инженерным бюро» исследует

и предлагает три варианта судов аналогичного назначения, но имеющих свои технико-эксплуатационные особенности.

Российская и финская стороны переходят к изготовлению натуральных моделей проектируемых судов для того, чтобы с конца текущего года начать серию совместных испытаний этих моделей в опытовых бассейнах ГУМРФ и Университета Аалто/«Акер Арктик».

По вопросу дополнительной профессиональной подготовки Владимир Каретников выступил с предложением разработать пилотную программу, которая могла бы быть интересна для иностранных судоводителей. Предложение было с интересом воспринято партнерами из Финляндии в связи с планируемым заходом судна компании «Мериаура» на ВВП Российской Федерации.

ГУМРФ

ДЛЯ ЕДИНОГО
СТАНДАРТА ОЦЕНКИ

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова разработал и подготовил к промышленной эксплуатации методический комплекс квалификационных испытаний членов экипажей морских судов — МК СКИ.

МК СКИ «Конвенция Плюс» предназначен для подготовки, оценки компетентности и последующего дипломирования моряков в соответствии с требованиями Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 1978 года с поправками, а также Положения о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденного приказом Минтранса России от 15.03.2012 г. № 62 (с изменениями и дополнениями).

«Конвенция Плюс» представляет собой электронную базу более семи тысяч тестовых заданий для проверки знаний следующих категорий членов экипажей морских судов:

- вахтенные, старшие помощники капитанов и капитаны морских судов
- вахтенные механики, вторые механики и старшие механики морских судов с различной мощностью главной двигательной установки
- электромеханики и старшие электромеханики морских судов
- рефрижераторные механики
- радиоэлектроники и операторы ГМССБ
- специалисты, ответственные за охрану судна
- вахтенные и квалифицированные матросы
- вахтенные и квалифицированные мотористы
- судовые электрики
- судовые рефрижераторные машинисты

В системе содержатся дополнительные задания, предназначенные для проведения итоговой аттестации моряков в учебно-тренажерных центрах после соответствующего обучения в них по программам:

- подготовки персонала всех типов танкеров
- подготовки по использованию судовых РЛС, САРП и ЭКНИС
- подготовки по охране
- подготовки в соответствии с требованиями Разделов А-VI/1, А-VI/2, А-VI/3 и пунктов 1–3 Раздела А-VI/4 Кодекса ПДНВ

МК СКИ предназначен для использования, в первую очередь,

в дипломных отделах и морских квалификационных комиссиях администраций морских портов России как единый национальный стандарт проверки и оценки компетентности моряков.

Комплекс разработан рабочей группой Морского учебно-тренажерного центра и Управления информатизации ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в сотрудничестве с партнерами университета по заказу Росморречфлота, прошел апробацию в трех морских образовательных организациях, а также опытную эксплуатацию практически во всех морских квалификационных комиссиях Российской Федерации. Университет учел более 700 замечаний и предложений экспертов отрасли, внес поправки в программный код, базу тестовых заданий.

Программное обеспечение МК СКИ установлено на сервере Информационного центра государственного портового контроля ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики», осуществляющего обслуживание, поддержку и техническую эксплуатацию МК СКИ в администрациях морских портов России.

В целях внедрения МК СКИ в промышленную эксплуатацию университет провел учебный вебинар для представителей администраций морских портов, в котором приняли участие ФГБУ АМП Западной Арктики, Черного моря, Каспийского моря, Приморского края и Восточной Арктики, Сахалина, Курил и Камчатки.

Отчет о проведении опытной эксплуатации представлен университетом в Росморречфлот для принятия решения о вводе МК СКИ «Конвенция Плюс» в режим промышленной эксплуатации.

Ввод в эксплуатацию российской цифровой системы управления квалификационными испытаниями моряков обеспечит стандартизацию процесса оценки компетентности членов экипажей морских судов и позволит оптимизировать затраты отрасли на контроль исполнения международных требований в рамках обязательств Российской Федерации.

ВЕРНУЛИ ПОДГОТОВКУ

И МАТРОСЫ, И МОТОРИСТЫ

Институт ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова возобновляет профессиональное обучение по направлениям «вахтенный моторист» и «вахтенный матрос» для студентов и курсантов ГУМРФ.



Для обучения по указанным программам продолжительностью 17 рабочих дней требуется наличие плавательной практики не менее двух месяцев, а также свидетельств по начальной подготовке по безопасности (первичная подготовка) и подготовке моряков, имеющих назначенные обязанности по охране, полученных в Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ.

В ходе подготовки по программе «вахтенный матрос» отрабатываются следующие темы: организация службы на морских судах, устройство судна, управление рулем и выполнение команд, подаваемых на руль, несение надлежащего визуального и слухового наблюдения, содействие наблюдению и управлению безопасной вахтой, использование аварийного оборудования и применение аварийных процедур, установка лоцманского трапа, швартовые и буксирные операции, постановка судна на якорь, грузовые

операции, основные работы палубной команды и используемые для этого инструменты, судовые спасательные средства и их использование.

Программа подготовки «вахтенный моторист» включает: основы электроники, электрооборудование судов, устройство судна и судовые устройства, судовые вспомогательные механизмы и системы, судовые вспомогательные котельные установки, судовые вспомогательные котельные установки, судовые двигатели внутреннего сгорания, техническое обслуживание и ремонт судовой техники, процедуры по предотвращению загрязнения моря с судов, постановка судна на якорь, охрана человеческой жизни, действующие конвенции, организация грузовых и швартовых операций, техника безопасности в отношении выполняемых функций, охрана труда и санитарные правила, ВМПГС и гражданская оборона, слесарная практика.

С учетом эпидемиологической обстановки на основании циркуляра Министерства транспорта РФ № ЮД-Д5–26/8765 от 15.05.2020 сроки действия соглашения о признании подготовки членов экипажей морских судов в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова по программам профессионального обучения продлены.

Курсанты Колледжа ГУМРФ и Института «Морская академия» уже во время профильного обучения смогут пройти дополнительные курсы, которые повысят их конкурентоспособность.

Напомним, что в стенах Института ДПО курсанты и студенты могут пройти обучение по всем предлагаемым курсам, предусматривающим начальную подготовку, тренажерную подготовку перед практикой, обязательную подготовку по выживанию на море в соответствии с Главой VI МК ПДНВ. Ежегодно подготовку в Морском УТЦ проходят порядка 4 тысяч курсантов и студентов.

ИССЛЕДОВАНИЯ

В ГОРЛЕ БЕЛОГО МОРЯ

На Белом море началась экспедиция по поиску кораблей и судов, затонувших в конце XIX — начале XX века.

В Архангельске стартовала совместная экспедиция Северного флота и Центра подводных исследований Русского географического общества (ЦПИ РГО). На двух судах Беломорской военно-морской базы Северного флота экспедиционный отряд в составе девяти человек вышел из порта Архангельск и взял курс в горло Белого моря, сообщила пресс-служба РГО.

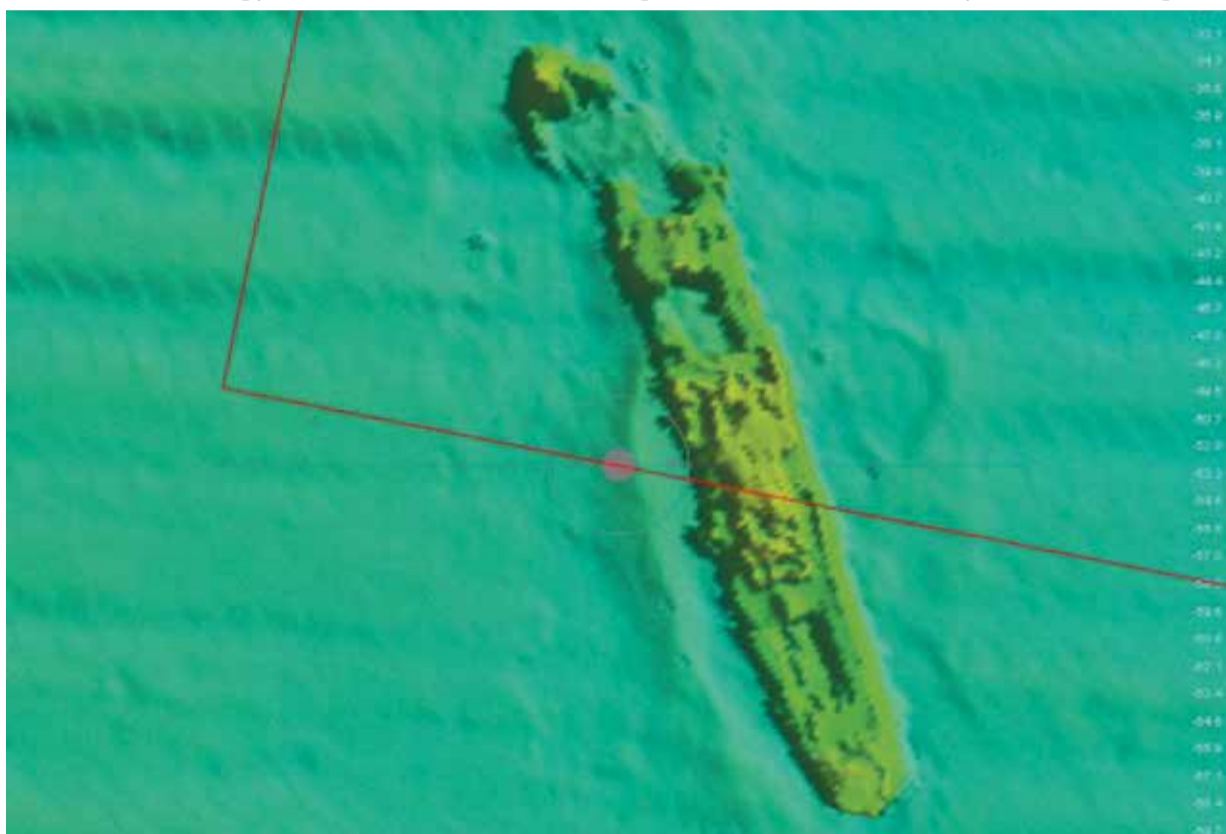
На большом гидрографическом катере «Всеволод Воробьев» находится поисковая группа экспедиции.

Водолазы-исследователи разместились на спасательном буксире СБ-9.

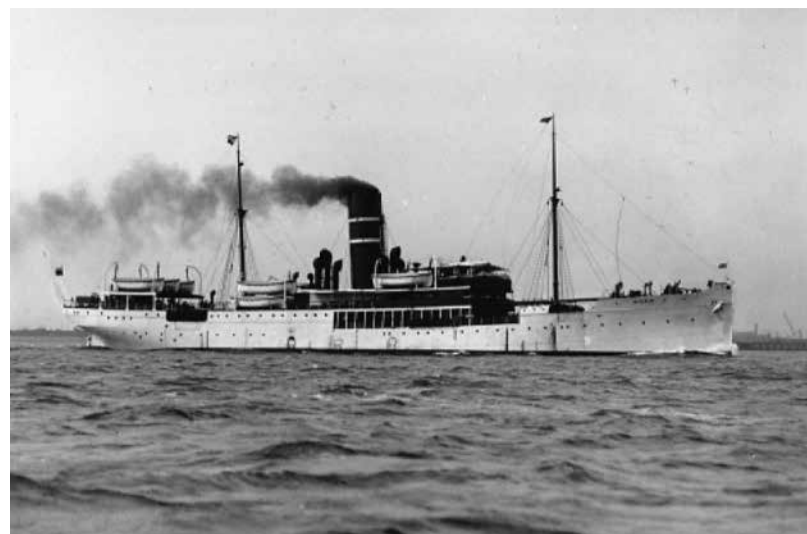
В горле Белого моря экспедиционный отряд продолжит исследования, к которым ЦПИ РГО при поддержке Северного флота приступил в 2018 году. За две предыдущие совместные экспедиции с помощью многолучевого эхолота, которым оснащен «Всеволод Воробьев», было обследовано более 400 кв. км горла Белого моря и удалось обнаружить 11 объектов, шесть из которых оказались

кораблями, затонувшими в годы Первой мировой войны.

Специалисты ЦПИ РГО идентифицировали такие подводные находки, как 98-метровый американский грузовой пароход «Каролина», построенный в 1896 году; российско-финляндский пароход «Урания», шедший с грузом военного снаряжения из Англии в Россию; английские угольщики «Кап Антиб» и «Африкан Монарх» и норвежский пароход «Лисакер», погибшие на минном заграждении в 1915 году; английский пароход



Подводный снимок судна «Урания». Источник: rgo.ru



Архивный снимок судна «Урания». Источник: rgo.ru

«Друмлойст» с грузом леса, подорвавшийся сразу на двух минах.

Кроме того, были найдены английский лесовоз, погибший еще в 1911 году, до войны, и пять деревянных кораблей. Среди них 22-метровая двухмачтовая зверобойная шхуна и 36-метровый корабль, предположительно, торговый или из военного конвоя.

В ходе экспедиции планируется продолжить исследования в точке, где затонул пароход «Урания». Ожидается, что экспедиция продлится до второй половины июля.

Северный флот сотрудничает с Русским географическим обществом начиная с 2017 года. В числе совместных проектов — комплексные экспедиции на арктические архипелаги, поисковые экспедиции на Кольском побережье, подводно-технические работы на ряде затонувших объектов, а также исследования на Белом море.

Подводные археологи предполагают, что смогут обнаружить в этом районе множество затонувших судов, так как здесь всегда было интенсивное судоходство, проходили морские торговые пути. Прежде чем начать работы

непосредственно в море, исследователи изучили архивные материалы, например, базу данных Российского государственного архива Военно-морского флота.

«По документам удалось выявить несколько сотен затонувших объектов. К сожалению, при учете кораблекрушений в XIX веке на карты не наносили точные места, где погибали суда. В XX веке ситуация с учетом улучшилась, поэтому мы смогли получить достаточно точные координаты затонувших кораблей, которые, в том числе, подрывались на минах во время Первой мировой войны», — сообщил научный руководитель экспедиции ЦПИ РГО Андрей Лукошков.

Специалисты ЦПИ РГО полагают, что найденные объекты обладают большим потенциалом для дальнейшего их исследования подводными археологами и историками. Многие корабли или хотя бы отдельные их части хорошо сохранились. Исследователи также прошли по Северной Двине, где обнаружили затонувшие суда, также требующие изучения в будущем.

ИСПЫТАНИЯ

«КАШАЛОТ» ДЛЯ АМАЗОНКИ

В Беломорске завершены испытания крупнейшего надувного экспедиционного судна «Кашалот».

В Беломорске завершили длительные ходовые испытания экспедиционного судна «Кашалот», предназначенного для трехмесячной экспедиции команды PLAN X Adventure Team по Амазонке, сообщила пресс-служба команды. За девять дней участники испытаний преодолели расстояние около 1000 км от Санкт-Петербурга до Беломорска. Маршрут пролегал по Ладожскому озеру, Свири, Онежскому озеру, а также Беломорско-Балтийскому каналу.

«Нашей основной целью были комплексные испытания судна, проверка в боевой обстановке нестандартных конструкторских решений», — отметил руководитель команды PLAN X Сергей Северин. — Полностью надувные лодки таких габаритов — длиной более 11 м — ранее нигде в мире не строились. Поэтому важно было протестировать ее ходовые качества в максимально разнообразных

условиях: на реках с встречным и попутным течением, на больших водоемах при значительной ветроволновой нагрузке, при маневрировании на ограниченном пространстве шлюза».

Для прохождения маршрута его участники провели 21 шлюзование: 2 на реке Свирь и 19 — на Беломорско-Балтийском канале. Средняя скорость экспедиционного судна составила 8 км/ч. Максимальная ветровая нагрузка на участке Онежского озера от истока Свири до Петрозаводска достигала 20 м/с.

Условия движения были максимально автономными и соответствующими темпу будущей экспедиции по Амазонке. Судно находилось на ходу круглосуточно, лишь однажды сделав короткую остановку для укрытия от неблагоприятных погодных условий.

Для поддержания комфортного несения вахт на борту была созда-

на влагозащищенная 12В система электропитания, позволяющая готовить во время любой качки камбуз, штормовой галюн в кормовой части судна.

На борту находились 8 человек, а также 300-литровый запас топлива. Полная же грузоподъемность лодки составляет 2,5 тонны.

Проведение экспедиции по Амазонке при поддержке Русского географического общества и Волгоградского государственного университета планировалось на конец 2020 года. Сейчас, из-за ограничений международного сообщения и неблагоприятной эпидемиологической обстановки в Южной Америке, ее участники рассматривают возможность переноса старта путешествия на 2021 год.

В экспедицию отправятся две однотипные лодки: «Кашалот» и «Косатка». Обе построены по проекту «Ковчег» в Санкт-Пе-

тербурге в кооперации компании Bratan и команды PLAN X. Длина каждой из них достигает 11,3 м, ширина — 3,3 м. В прессе их уже назвали самыми большими надувными лодками в мире. Основная задача экспедиции — пройти Амазонку от истока в Перу до устья в Бразилии, где она впадает в Атлантический океан. По пути запланировано проведение исследований в интересах российской науки. Также экспедиция частично пройдет по маршруту великого русского географа Г. И. Лангсдорфа.

Команда PLAN X Adventure Team специализируется на проведении маршрутных и научно-исследовательских автономных экспедиций в России и за рубежом. В 2017 году команда организовала экспедицию «Полстраны под парусом»: на надувном катамаране четверо путешественников прошли от Красноярска до Архангельска по Енисею и морям Северного Ледовитого океана. В 2018-м совершили переход на веслах от истока до устья Северной Двины.

