



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Отраслевая газета «Водный транспорт» основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А



**ПРИЧАЛ НАДЕЖД
«ДОНИНТУРФЛОТА»**

СТР. 3



**«ПОРТНЬЮС»
ДОСТРАИВАЕТСЯ**

СТР. 4



«МИР» УШЕЛ В МОРЕ!

СТР. 7

ПАССАЖИРСКОЕ РЕЧНОЕ — НА СПГ



В Татарстане начались испытания первого в России пассажирского судна на сжиженном природном газе.

Читайте об этом на 4-й стр.



Игорь ТОНКОВИДОВ:

ПЛАНИРУЕМ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО СНИЖАТЬ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов рассказал о том, как компания развивает навигацию в акватории Севморпути, о влиянии пандемии на судоходную отрасль и о том, почему СПГ в обозримом будущем останется альтернативным топливом № 1.

— В этом году Совкомфлот выполнил ранний рейс танкера «Кристоф де Маржери» по Севморпути (СМП) в восточном направлении в апреле-мае при том, что традиционно навигация стартует лишь в июне. Планируется ли повторять такие ранние рейсы в дальнейшем?

— Дать однозначный ответ непросто. Судно находится в коммерческом чартере у грузовладельца, компании «Ямал СПГ», и именно она принимает решение о том, когда и в какую сторону направлять судно, на восток или на запад от Ямала. Такое решение определяется не только состоянием ледового покрова, но и причинами коммерческого характера.

Круглогодичное судоходство по СМП — это цель, конечно, на будущее. И данный рейс ставил задачу доказать саму возможность безопасного перехода крупнотоннажного грузового судна по всей трассе СМП в восточном направлении в мае месяце. Это позволит существенно расширить доступное для транзита навигационное окно.

Мы действуем осторожно, постепенно, к чему нас призывает наша политика: «Безопасность превыше всего». Поэтому каждый новый шаг должен быть надлежащим образом просчитан и спланирован.

Успешный ранний проход газовоза «Кристоф де Маржери» подтвердил, что такое навига-

ционное окно можно значительно расширить, если использовать для этого суда, построенные соответствующим образом и подходящие для плавания в ледовых условиях Севморпути.

Также рейс позволил точнее определить ледоходные, маневровые и прочностные характеристики газовозов этой серии, оценить предел усталости экипажа от воздействия вибрации, шума, продолжительной работы в тяжелых ледовых условиях и необходимости постоянного маневрирования совместно с ледоколом либо без него.

Все собранные в ходе рейса данные будут учтены при проектировании следующих поколений арктических судов, включая

ледоколы и транспортные суда высокого ледового класса.

— Готовы ли делиться набранным опытом с другими компаниями, которые захотят работать в Арктике?

— Прежде всего, мы ставим цель сделать нашу базу практических знаний доступной для подготовки курсантов, которые приходят к нам на практику из российских морских вузов и готовятся пополнить экипажи наших судов.

Отрадно отметить, что интерес со стороны курсантов к нашей работе в Арктике становится все больше. Поэтому наша задача — поделиться своим опытом, своими знаниями с подрастающим поколением, которое сменит нас как на

берегу, так и в море, передать эти компетенции им.

При этом наш опыт безопасного плавания по Северному морскому пути, безусловно, найдет отражение в практических рекомендациях, которые мы публикуем ежегодно, и станет частью ключевых компетенций компании.

Кроме того, подчеркну, мы готовы к долгосрочному тесному взаимодействию с различными организациями, которые обеспечивают безопасное судоходство в Арктике, к интеграции соответствующих аналитических и информационных ресурсов с целью обеспечения максимально надежной и безопасной транспортной инфраструктуры на СМП.

Окончание на стр. 6

ИМ СВЕРХУ ВИДНО ВСЕ

Ростех и ОКБ «Факел» создают комплекс для мониторинга судоходства из космоса.

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации «Ростех» и опытное конструкторское бюро (ОКБ) «Факел» разработали прототип комплекса на основе космического аппарата нанокласса для мониторинга движения морских и речных судов, сообщила пресс-служба Ростеха.

Более эффективная работа достигается за счет специального расположения приемных антенных элементов, а также программного комплекса, который производит на борту космического аппарата совокупную обработку принимаемых сигналов. Для разрешения наложений (коллизий) в бортовой аппаратуре реализован принцип FastICA (Fast Independent Component Analysis), позволяющий разделять сигналы от каждой конкретной станции.

«Используемые сегодня решения на базе низкоорбитальных аппаратов позволяют обнаружить не более 20% объектов в течение 15 минут пролета над акваторией с численностью более 2000 судов. Новый комплекс даст возможность обнаруживать до 80% судов в течение пятиминутного пролета, что положительно скажется на безопасности судоходства», — отметил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко.

Разработку программного комплекса в составе «Росэлектроники» ведет НИИ «Вектор».

Созданием космического аппарата занимается ОКБ «Факел». Одним из преимуществ изделия станет наличие миниатюрной двигательной установки, позволяющей корректировать орбиту при выполнении группового полета, увеличить срок активного функционирования, обеспечивать вывод космического аппарата с орбиты после завершения миссии.

«Росэлектроника» является ключевым участником радиоэлектронного рынка. Образована в 1997 году, в 2009 году вошла в состав Госкорпорации «Ростех». На сегодняшний день холдинговая компания формирует более 50% выпуска электронных компонентов в России, 8% выпуска продукции радиоэлектронной отрасли в целом и обеспечивает более 10% рабочих мест отрасли. Холдинг объединяет более 120 предприятий и научных организаций, специализирующихся на разработке и производстве радиоэлектронных компонентов и технологий, средств и систем связи, автоматизированных систем управления, робототехнических комплексов, СВЧ-радиоэлектроники, вычислительной техники и телекоммуникационного оборудования. Общая численность сотрудников — более 70 тысяч человек. Годовая совокупная выручка предприятий холдинга превышает 150 млрд руб. Продукция холдинга поставляется более чем в 30 стран мира, в том числе страны Европы, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока, Африки и Латинской Америки.

Госкорпорация «Ростех» — одна из крупнейших промышленных компаний России. Объединяет более 800 научных и производственных организаций в 60 регионах страны. Ключевые направления деятельности — авиастроение, радиоэлектроника, медицинские технологии, инновационные материалы и др. В портфель корпорации входят такие известные бренды, как АВТОВАЗ, КАМАЗ, ОАК, «Вертолеты России», ОДК, Уралвагонзавод, «Швабе», Концерн «Калашников» и др. Ростех активно участвует в реализации всех 12 национальных проектов. Компания является ключевым поставщиком технологий «Умного города», занимается цифровизацией государственного управления, промышленности, социальных отраслей, разрабатывает планы развития технологий беспроводной связи 5G, промышленного интернета вещей, больших данных и блокчейн-систем. Ростех выступает партнером ведущих мировых производителей, таких как Boeing, Airbus, Daimler, Pirelli, Renault и др. Продукция корпорации поставляется более чем в 100 стран мира. Почти треть выручки компании обеспечивает экспорт высокотехнологичной продукции.

АО «ОКБ «Факел» является одной из лидирующих компаний в России и в мире с 60-летним опытом разработки различных электрических двигательных систем и более чем 40-летним летным опытом электрических двигательных подсистем, базирующихся на стационарных плазменных двигателях (СПД), которые успешно применялись для коррекции орбиты на КА «Метеор» и «Метеор-Природа» в 70х-гг. и применяются на КА серии «Космос» и «Луч» с 1982 г., на КА «Галс» и «Экспресс» с 1994 г., а также многолетним летным опытом с термокаталитическими двигателями (ТКД). Термокаталитический двигатель К-10 успешно эксплуатируется с 1982 г. в серии «Глонасс», «Космос», с 1985 г. «Луч», с 1994 г. «Экспресс». К50–10.1 в серии «Sesat», «ЭкспрессАМ».



Короткая арктическая навигация и колоссальные проекты, реализуемые в регионе... О том, в каких из них участвует АО «Северное речное пароходство» в навигацию-2020, как компания работает в новых условиях, в интервью, подготовленном пресс-службой предприятия, рассказал генеральный директор Сергей Александрович ЛАВОНЕН.

НАВИГАЦИЯ КОРОТКАЯ — ПРОЕКТЫ МАСШТАБНЫЕ

— **Сергей Александрович, период подготовки к летней навигации-2020, а также ее начало совпали с экстраординарной ситуацией, сложившейся в связи с угрозой распространения COVID-19. Как коснулась эта ситуация Северного речного пароходства?**

— Подразделения Северного речного пароходства находятся в разных географических точках Севера России. Это Архангельская область, Тюмень, Ямало-Ненецкий автономный округ — Сабетта, НГКМ Утреннее, п. Ямбург. В период подготовки к летней навигации нам предстояла непростая задача по перемещению нашего персонала в различные пункты назначения для осуществления производственных задач.

В связи с новыми требованиями это стало сложным процессом, для которого требуются определенные затратные процедуры. Это, конечно, несколько замедляет нашу работу в рамках короткой навигации. Тем не менее мы идем на это, потому что это является гарантией, что наши подразделения будут нормально функционировать. На сегодня пароходство заключило договоры с профильными медицинскими организациями в Тюмени, Новом Уренгое, где наши работники, если есть необходимость, проходят необходимые обследования, карантин и обсервацию.

— **Многие предприятия с началом карантинных мер попали в непростую экономическую ситуацию. Как вам удалось удержать пароходство на плаву?**

— Слава богу, за время этих ограничений у нас не было выявлено заболевших. Кроме того, весь коллектив пароходства еще больше объединился, все старались работать еще более слаженно и четко. Безусловно, своевременными стали меры, которые предприняло правительство по налоговым отсрочкам и льготам. Это

также позволило удержаться нашему предприятию на плаву, войти в ритм навигационной работы, не увольнять специалистов, сохранить все рабочие места и тем же коллективом продолжать нашу деятельность.

— **Сергей Александрович, расскажите, как разворачивается летняя навигация?**

— В эту навигацию Северное речное пароходство впервые приступило к участию в крупномасштабном проекте в Ямало-Ненецком автономном округе по доставке грузов и обустройству для строительства на Семаковском газовом месторождении газосмесительной станции (ГСС) и газопровода внешнего транспорта (ГВТ). Решение по реализации проекта разработки Семаковского газового месторождения приняли ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча». В рамках первого этапа обустройства месторождения ООО «РусГазАльянс» начало эксплуатационное бурение.

Мы готовились к этому контракту в течение всего предыдущего года. Данный проект пароходство реализует в несколько этапов.

— **Что конкретно осуществляется компанией в рамках данного проекта?**

— В обособленном подразделении Северного речного пароходства в Лавитнанги (ОП «СРП-Ямал») с июня 2020 года организуется прием, хранение и доставка трубной продукции с железнодорожных вагонов, отгрузка на наш флот и доставка продукции в п. Ямбург. Затем нашим специалистам предстояло проложить подходной судоходный канал к Семаковскому месторождению. В третьей декаде августа, после оборудования двух причалов в реке Тар-Яха, мы будем производить отгрузку непосредственно на газовое месторождение. Нам предстоит отгрузить порядка 30

барж с трубной продукцией, вагонами, оборудованием, техникой, строительными материалами. Также мы должны завезти нефтепродукты в количестве 5,5 тысяч тонн. В соответствии с графиком реализации проекта, в сентябре, в районе разработки газового месторождения силами Северного речного пароходства будет обустроиваться вахтовый поселок круглогодичного проживания для сотрудников пароходства.

— **Что еще из намеченных планов на эту навигацию уже реализовано?**

— Компания практически завершила запланированные перевозки по Северной Двине. Барже-буксирные составы и караваны судов также работали на реке Вычегда, осуществляли задания на перевозке леса по маршруту Мундас — Коряжма. Группа буксиров работала в районе р. Вага.

Вода в Северной Двине быстро падает, и глубины становятся несудоходными. Если уровень воды не упадет, то мы будем продолжать работать по заявкам.

— **Какие планы предстоит еще осуществить в эту навигацию?**

— В этом году мы выходим на реализацию еще одного масштабного проекта по доставке грузов на Харасавэйское газоконденсатное месторождение. Мы также должны будем оборудовать на Харасавэе несколько мест выгрузки. За небольшим период времени планируем перевезти большой объем грузов для ООО «Газпром бурение» по контракту с ООО «Спецпрофальянс». Для этого пароходство должно будет осуществить порядка 20 судорейсов. На перевозке будут задействованы суда «река-море» типа «Сормовский» и теплоходы «река-море» типа «СТК», которые пойдут из пункта отгрузки — из Архангельска и п. Ямбург.





У причала. Фото Елены Ткачевой

ПРИЧАЛ НАДЕЖД «ДОНИНТУРФЛОТА»

Пассажирские теплоходы ОАО «Донинтурфлот», традиционно обслуживающие иностранных туристов, не будут работать в навигацию 2020 года. Руководство судоходной компании надеется, что госсубсидия и льготный кредит позволят сохранить системообразующее предприятие.

А ПЛАНОВ БЫЛО ГРОМАДЬЕ...

Как рассказал председатель совета директоров ОАО «Донинтурфлот» Николай Ларин, в этом году компания рассчитывала на рекордный пассажирооборот, большая часть путевок была продана. «Мы планировали хорошо заработать и рассчитаться с кредитам», — вспоминает он.

Выпадающие доходы ОАО «Донинтурфлот» в 2020 году составят 1,1 млрд рублей, уточнила главный бухгалтер пассажирской судоходной компании Лариса Юрьева.

В межнавигационный период флот активно готовили к работе на мощностях судоремонтных предприятий Ростовской области. Судоходная компания начала капитальный ремонт сперстрейкой «Принцессы Анабеллы» и реконструкцию взятого в прошлом году в аренду теплохода «Тарас Шевченко».

Неблагоприятная эпидемиологическая обстановка в связи с распространением коронавируса перечеркнула все планы. Как рассказал генеральный директор ОАО «Донинтурфлот» Геннадий Черкашин, в связи запретом на въезд для иностранных туристов в Россию, компания не будет работать в навигацию 2020 года. Суда останутся стоять в Ростове-на-Дону и Аксае.

Геннадий Черкашин отметил, что выход на российский рынок требует длительной подготовки и заблаговременной продажи путевок: разовый рейс является для судоходной компании экономически невыгодным.

ПОДСЧИТЫВАЯ УБЫТКИ

Круизные перевозчики работают сезонно: первые рейсы из Ростова-на-Дону обычно приходятся на конец апреля — начало мая, возвращаются суда в донскую столицу примерно в конце октября. Начало календарного года сопряжено с вложениями в ремонт флота, которые окупа-

ются примерно к середине лета, а далее компания работает на прибыль. В 2020 году «Донинтурфлот» ожидает только убытки.

«На данный момент убытки у нас 133 млн рублей уже, потому что доходов нет, а основные ремонты были сделаны, мы готовили флот к работе. Одновременно мы законсервировали два проекта реконструкции теплоходов «Анабелла» и «Тарас Шевченко», — сказала Лариса Юрьева.

Она пояснила, что по действующим кредитам получена реструктуризация, снижена ставка, тем не менее планируемые убытки компании в 2020 году составят порядка 400 млн рублей.

Лариса Юрьева добавила, что ОАО «Донинтурфлот» как системообразующее предприятие подало заявку на субсидию в Минтранс и в Минэкономразвития РФ. Руководство надеется, что субсидия и банковский заем с уменьшенной кредитной ставкой позволят сохранить предприятие.

ПОДДЕРЖКА СООБЩЕСТВА

Понимая всю сложность положения пассажирской судоходной компании, часть контрагентов пошли на финансовые уступки ОАО «Донинтурфлот» в связи с вынужденным простоем флота в навигацию 2020 года. Например, ООО «Рост» и ООО «Флотсервис» договорились о рассрочке платежей за отстой флота.

После включения 26 июня ОКВЭД предприятия в список пострадавших было подготовлено соглашение с Департаментом имущественно-земельных отношений (ДИЗО) Ростова-на-Дону об отсрочке платежей за аренду причалов до октября текущего года и в дальнейшем рассрочке этих платежей до 2023 года.

Одновременно судоходная компания постаралась максимально сократить расходы. Три судна находятся в холодном отстое в Аксае, одно остается на

судоремонтном предприятии в Ростове-на-Дону и еще семь пришвартованы на набережной донской столицы.

«Все суда перевели на режим безаварийного отстоя, до минимума сокращено потребление электроэнергии. До нуля сокращено потребление топлива. По коммунальным платежам добиться послаблений не удалось», — отметила Лариса Юрьева.

По словам генерального директора ОАО «Донинтурфлот» Геннадия Черкашина, полностью отказаться от потребления энергии невозможно.

«Мы сейчас охраняем суда, идет вахта. Экономим электроэнергию, но отключить теплоходы невозможно по соображениям безопасности. Мы стоим на набережной: и противопожарную безопасность обеспечиваем, и лебедки и якоря надо держать, тут же суда идут мимо в разводку», — пояснил Черкашин.

ГЛАВНОЕ — ЛЮДИ

Главная задача пассажирских судоходных компаний в 2020 году — сохранить свои высококвалифицированные кадры, уверен Геннадий Черкашин. В связи с вынужденным простоем флота компания боится потерять людей.

«У нас 184 человека находятся в простое не по вине работодателя и получают две трети оклада, чтобы как-то сохранить экипаж.

Это большая проблема, потому что мы можем потерять кадры, особенно высококвалифицированные», — подчеркнул Черкашин. Одновременно береговые сотрудники компании переведены на сокращенную рабочую неделю, в связи с режимом жесточайшей экономии сокращены все доплаты, нет премий.

Он уточнил, что часть плавсостава уходит временно работать на грузовой флот. В ОАО «Донинтурфлот» не уверены, что смогут вернуть этих работников.

Традиционно ОАО «Донинтурфлот» берет на плавательскую практику большое количество курсантов местных отраслевых учебных заведений — Института водного транспорта им. Г. Я. Седова и Ростовского-на-Дону колледжа водного транспорта, растит кадры на своих судах.

ЧТО ГОД ГРЯДУЩИЙ?

Туристические операторы дают позитивный прогноз на будущий год. По словам Геннадия Черкашина, зарубежные туроператоры подтвердили готовность продолжать сотрудничество, большинство иностранных туристов просто перенесли путешествие на следующий год.

В зимний период ОАО «Донинтурфлот» надеется завершить реконструкцию судов и подготовить остальной флот к навигации 2021 года.

ОАО «Донинтурфлот» образовано в 1992 году на базе подразделений Волго-Донского речного пароходства, расположенного в Азово-Донском водном бассейне. В настоящее время является одной из крупнейших российских судоходных компаний, специализирующейся на перевозке пассажиров речными туристическими судами. Традиционно 10 пассажирских теплоходов компании выполняют перевозки по маршруту Ростов-на-Дону — Москва, Москва — Санкт-Петербург и по другим рекам Единой глубоководной системы Центральной Европейской части России. Кроме того, в прошлом году компания взяла еще один теплоход — «Тарас Шевченко» в аренду.

По итогам навигации 2019 года ОАО «Донинтурфлот» перевезло 24 968 пассажиров, что на 2% выше соответствующего показателя 2018 года.

ОГРАНИЧЕНИЙ МЕНЬШЕ

В Пермском крае разрешены среднесрочные и долгосрочные речные круизы.

В указ губернатора Пермского края Дмитрия Манюхина об ограничительных мерах, связанных с распространением коронавируса, внесены изменения в части организаций, предоставляющих услуги по среднесрочным и долгосрочным речным круизам, сообщила пресс-служба регионального правительства.

«Принятое решение было положительно встречено туристическим сообществом. Благодаря снятым ограничениям для жителей края стали доступны речные круизы. Кроме того, сейчас мы готовы встретить туристов из других регионов России», — отметила руководитель Агентства по туризму и молодежной политике края Юлия Ветошкина.

Среднесрочные и долгосрочные речные круизы подразумевают длительные поездки, например, до Астрахани.

Подчеркивается, что данная мера не распространяется на речные «трамвайчики» или круизы в пределах Пермского края. При этом перевозчики, которые приняли решение возобновить деятельность, обязаны придерживаться рекомендаций, установленных Министерством транспорта РФ и Роспотребнадзором РФ. В частности, все участники круиза, включая персонал, ежедневно обязаны проходить температурный контроль, регулярно использовать антисептики, при выходе за пределы судна использовать средства индивидуальной защиты, а по возвращении измерять температуру. Кроме того, везде, где это допустимо, должна быть нанесена специальная разметка для соблюдения социальной дистанции в 1,5 м, а все контактные поверхности необходимо регулярно обрабатывать антисептическими средствами.

В Пермском крае работают шесть круизных туроператоров: «Спутник-РМК», «Кама-Трэвел», «Кубань», «Экспресс-Тур», «Большой Маяк» и «ИН ТУР БЮРО». Круизный флот региона состоит из девяти теплоходов. Общая пассажировместимость пермского речного пассажирского флота — 2,23 тыс. человек.

Круизы, организуемые пермскими операторами, имеют широкую географию и включают маршруты по Каме, Волге, Ладожскому и Онежскому озерам, Балтийскому, Белому и Черному морям. В 2019 году 38,755 тыс. человек воспользовались услугами пермских круизных компаний.



ТАНКЕР-ХИМОВОЗ

«ПОРТНЬЮС» ДОСТРАИВАЕТСЯ

Танкер-химовоз проекта 00216М «ПортНьюс» готовят к спуску на воду.



Астраханское судостроительное производственное объединение (АСПО, входит в Объединенную судостроительную корпорацию) начало подготовительные работы к спуску на воду для дальнейшей достройки первого танкера-химовоза проекта 00216М «ПортНьюс».

Спуск, как сообщает АСПО, назначен на 20 августа.

Напомним, два танкера-химовоза строятся по лизинговой программе «Машпромлизинг» для ООО «Волготранс».

Танкеры-химовозы проекта 00216М — самоходные суда, предназначенные для смешанной (река-море) перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, без ограничения по температуре вспышки паров, патоки, а также вредных жидких веществ наливом, в том числе требующих подогрева до температуры 60 °С. В одном рейсе перевозится три сорта груза.

Габаритная длина судна составляет 141 м, ширина — 16,7 м, высота борта — 6,0 м, дедвейт в реке (при осадке 3,6 м) — 5350 тонн, дедвейт в море (при осадке 4,6 м) — 7900 тонн.

Автономность — 15 суток. Скорость — до 10 узлов. Экипаж — до 13 чел.

Как сообщалось ранее, церемония именная церемония головной танкера-химовоза проекта 00216М состоялась в сентябре 2019 года в рамках международной выставки «Нева-2019», проходящей в Санкт-Петербурге. Танкер получил имя «ПортНьюс» в честь одноименного информационно-аналитического агентства.

Напомним также, что глава ОСК Алексей Рахманов в декабре 2019 года сообщил, что головной танкер-химовоз «ПортНьюс» проекта 00216М будет сдан в оговоренные с заказчиком сроки в 2020 году.

ПАССАЖИРСКОЕ РЕЧНОЕ — НА СПГ

В Татарстане начались испытания первого в России пассажирского судна на сжиженном природном газе.

В Зеленодольске (Республика Татарстан) на воду спущено первое в России пассажирское судно, работающее на сжиженном природном газе (СПГ), — «Чайка». Теплоход построен Зеленодольским заводом имени А. М. Горького в рамках реализуемого совместно с «Газпромом» пилотного проекта по созданию речных судов на СПГ.

Прогулочное судно «Чайка» было заложено в феврале 2020 года. Его длина составляет 58,8 м, ширина — 10,8 м, пассажироместность — до 176 человек. Для использования СПГ в качестве топлива на теплоходе установлены две криогенные емкости объемом по 6,7 м³ каждая.

Поставку СПГ для заправки судна обеспечит компания «Газпром газомоторное топливо». Для этого будет использован криогенный передвижной автогазозаправщик (КриОПАГЗ), рассчитанный на перевозку 16 тонн топлива. Для размещения КриОПАГЗ на территории Зеленодольского завода им. А. М. Горького определена площадка и обеспечены все необходимые технические условия.

«Реализация проекта по использованию СПГ в речном судостроении имеет большой потенциал для развития. Это обусловлено постепенным ужесточением требований к уровню серы в судовом топливе, а также заинтересованностью потребителей в снижении топливных затрат. Природный газ на сегодняшний день является наиболее экологичным и экономичным видом топлива», — отметил генеральный директор «Газпром газомоторное топливо» Тимур Соин.

Производство и реализация компримированного (КПГ) и сжиженного природного газа в качестве моторного топлива — стратегическое направление деятельности ПАО «Газпром». Для системной работы по развитию рынка газомоторного топлива создана специализированная компания — ООО «Газпром газомоторное топливо».

Сжиженный природный газ (СПГ) — криогенное топливо, охлажденное до температуры –162 градуса, при этом природный газ уменьшается в объеме в шестьсот раз.

СУХОГРУЗЫ

СЕМНАДЦАТАЯ «ПОЛА»
«КРАСНОГО СОРМОВА»

Завод «Красное Сормово» сдал семнадцатый сухогруз проекта RSD59 «Пола Агата» для судоходной компании «Пола Райз».

Нижегородский завод «Красное Сормово» сдал семнадцатое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Пола Агата», сообщает пресс-служба Морского Инженерного Бюро, являющегося проектантом серии.

Судно строилось по заказу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) для передачи в лизинг судоходной компании «Пола Райз». Завод «Красное Сормово» уже построил семнадцать многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD59 и еще тринадцать находятся на разной стадии постройки, плюс опцион еще на 10 судов.

Так, Невский судостроительно-судоремонтный завод сдал два судна проекта RSD59, третье спустил, и еще два строятся.

Окская судовой верфь заключила контракты на 15 судов проекта RSD59. Два сданы, третье на ходовых испытаниях, четвертое на воде. Таким образом, на сегодняшний день общий заказ сухогрузных судов проекта RSD59 составляет 60 судов (двадцать одно построено, двадцать девять — в работе, десять — в опционе).

Суда проекта RSD59 в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВДСК

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

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.



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

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

ТРЕТИЙ «ПЕТРОТРАНС»
ДЛЯ «ПЕТРОТРАНСА»

Окская судовой верфь сдала третий сухогруз проекта RSD59 компании «Петротранс».

Сдано третье для компании «Петротранс» многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 8144 тонн проекта RSD59 «Петротранс-5903» (строительный номер 5903), построенное по заказу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для судоходной компании «Петротранс». Проектантом серии является Морское Инженерное Бюро.

Окская судовой верфь строит 15 судов проекта RSD59 (первых 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.

Проект разработан на класс KM Ice2(hull; power) R2 AUT1-ICS BWM(T) CONT (deck, cargo holds

Nos.1,2) DG (bulk, pack) Российского Морского Регистра Судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.

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

Наибольшая длина судна составляет 141,0 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6,00 м. Вместимость грузовых трюмов 11400 куб. м. Скорость эксплуатационная составляет 10,5 узла. Автономность плавания в море составляет 20 суток. Экипаж — 11 человек, мест — 14. Предусмотрена санитарная каюта и каюта для лоцмана.



ПАССАЖИРСКИЙ ТЕПЛОХОД

ПЕРВЫЙ ДЛЯ
АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ

На СНСЗ заложено первое отечественное пассажирское судно класса река-море для Арктической зоны РФ.

На Средне-Невском судостроительном заводе состоялась закладка первого пассажирского судна река-море плавания для Арктической зоны РФ. В церемонии закладки судна проекта А45-90.2 «Андрей Дубенский» приняли участие губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов, губернатор Красноярского края Александр Усс, заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков, заместитель председателя Комитета Государственной думы РФ по контролю и регламенту Михаил Романов, генеральный директор ГТЛК Михаил Полубояринов, представители Объединенной судостроительной корпорации, СНСЗ, Общероссийского движения поддержки флота и другие.

Работы выполняются в рамках контракта между АО «СНСЗ» и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на строительство двух пассажирских судов класса река-море. Суды предназначены для

перевозок пассажиров на социально значимом маршруте Красноярск — Дудинка — Красноярск на реке Енисей.

Как отметил заместитель главы Минтранса РФ Юрий Цветков, нашей стране, занимающей второе место в мире по протяженности внутренних водных путей, превышающей 100 тыс км, из которых 78% являются безальтернативными и не могут быть заменены другими видами транспорта, необходимы именно такие новые и современные суда.

По словам Цветкова, Минтранс поддерживает необходимость серийных заказов для отечественных судостроителей. «Мы делаем все для этой поддержки вместе с коллегами из Минпромторга, в том числе развиваем механизм лизинга, субсидируем процентные ставки для судостроителей», — подчеркнул он.

Теплоход проекта А45-90.2 представляет собой однокорпусное судно с тремя пассажирскими палубами, прогулочной палубой,

рулевой рубкой, расположенной в носовой части на второй палубе, с кормовым расположением машинного отделения, трехвальной дизельной энергетической установкой.

Пассажирские суда этого проекта предназначены для перевозки 245 пассажиров в комфортабельных каютах на маршруте протяженностью до 5000 км.

Важной особенностью судна является возможность доставки пассажиров на берег и доставка пассажиров с берега на борт судна в условиях необорудованного причала. Для этого проект предусматривает размещение на судне быстроходного катера, который также может использоваться в качестве развозного средства.

Постоянно растущий спрос на перевозки по внутренним водным путям и высокая степень износа действующего пассажирского флота в этом классе делает проект А45-90.2 особенно востребованным. Компонировка и конструктивные особенности позволяют этим пассажирским судам успешно работать в большинстве регионов страны.

По условиям контракта суда должны будут быть переданы заказчику в 2023 и 2024 годах.

Технические характеристики судов пр. А45-90.2: длина габаритная — 99 м, ширина габаритная — 14,9 м, высота борта — 4,2 м, осадка габаритная — не более 2 м, количество пассажиров — 245 чел., экипаж — 41 чел., автономность — 15 суток, скорость хода — 12,4 узла.



ЭКРАНОПЛАН

«ОРИОН-20М»
ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Производство экранопланов планируют создать в Хабаровском крае.

Компания ООО «ЭО «ОРИОН» планирует запустить производство экранопланов в Комсомольске-на-Амуре. Содействие проекту оказывает Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта, сообщила пресс-служба ведомства.

В настоящее время обсуждается создание головного образца экраноплана вместимостью до 50 пассажиров, его опытная эксплуатация и сертификация с последующей организацией серийного производства (до 15 штук машин в год), а также организация коммерческой эксплуатации на маршрутах по территории Дальнего Востока и Арктической зоны РФ. Как пояснили представители компании, в перспективе возможен экспорт созданных машин.

«Предварительно был проведен анализ возможности применения различных транспортных средств на существующих маршрутах и подтверждена целесообразность

применения экраноплана «Орион-20М» на существующих маршрутах. Для запуска проекта будет создана специальная компания. Сейчас обсуждается возможность поддержки проекта со стороны финансовых институтов развития Дальнего Востока. Для этого идет подготовка бизнес-плана и инвестиционного меморандума. Наше Агентство готово оказать инвесторам содействие в подборе мер государственной и региональной поддержки, помочь с подготовкой документов и разработкой бизнес-плана. Мы поможем определить место локализации производства в Комсомольске-на-Амуре», — пояснил директор АНО АПИ в Комсомольске-на-Амуре Алексей Чепурных.

Компания ООО «ЭО «ОРИОН» основана в 2002 году. Основные виды деятельности: НИОКР по тематике экранопланов и экранолетов; производство и поставка экранопланов и экранолетов собственной разработки.



ЗЕМСНАРЯД

МНОГОЧЕРПАКОВЫЙ
ШАЛАНДОВЫЙ

Спущен на воду земснаряд для ФГБУ «Канал имени Москвы».

На производственной площадке АО «Порт Коломна» состоялся технологический спуск на воду несамостоятельного многочерпакового шаландового земснаряда класса «Р1,2 (лед 10) А» проекта 3409.

Судно строится в соответствии с государственным контрактом в рамках выполнения мероприятий подпрограммы «Морской и речной транспорт» госпрограммы «Развитие транспортной системы».

Проект выполнен Горьковским центральным конструкторским бюро речного флота. Государственным заказчиком является ФКУ «Речводпуть». Генподрядчик — АО «Порт Коломна».

Обновление флота путем строительства новых судов является одной из важных задач как для ФГБУ «Канала имени Москвы», так и для отрасли в целом, подчеркнул в приветственном слове и.о. начальника управления внутренних водных путей Федераль-

ного агентства морского и речного транспорта Игорь Злобин.

Судно технического флота строится для Рязанского района гидротехнических сооружений — филиала ФГБУ «Канал имени Москвы». Земснаряд производительностью 250 куб. м/час предназначен для проведения дноуглубительных работ на тяжелых связных, несвязных грунтах и других землечерпательных работ.

Новый земснаряд позволит поддерживать необходимые глубины на участках внутренних водных путей для обеспечения безопасности судоходства и увеличения перевозок грузов внутренним водным транспортом.

Характеристики судна: длина — 51,50 м; ширина — 12,20 м; высота борта — 2,60 м; осадка с полными запасами в рабочем положении — 1,20 м; экипаж — 28 чел.



Игорь ТОНКОВИДОВ:

ПЛАНИРУЕМ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО СНИЖАТЬ ВОЗДЕЙСТВИЕ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

Начало на стр. 1

— По итогам работы в 2019 году и в первом квартале 2020 года компания добилась высоких результатов. Какие факторы стали определяющими? Можно ли ожидать, что прогноз до конца 2020 года будет благоприятным?

— Положительный финансовый результат обусловлен сочетанием многих факторов, причем зачастую разнонаправленных.

Если говорить о первой половине 2020 года, то одним из основных факторов, который нам помогал, было постепенное восстановление мирового танкерного рынка после затяжного трехлетнего спада 2016–2018 годов. Особенно заметным рост ставок был в четвертом квартале прошлого года и в первом квартале года текущего.

Хочется отметить, что компания была хорошо подготовлена к восстановлению конъюнктуры. Мы постоянно отработываем четкое оперативное взаимодействие служб коммерческого и технического управления флотом при различных сценариях развития ситуации на рынке.

Наша фрахтовая политика, как вы знаете, подразумевает, что мы тщательно планируем географическое распределение флота и продолжительность контрактов, постоянно соблюдаем оптимальный баланс между долгосрочными, среднесрочными и краткосрочными чартерными контрактами. Это позволяет, с одной стороны, обеспечить определенную стабильность финансовых результатов на среднесрочную перспективу, а с другой стороны, использовать возможности, которые открываются в период улучшения рыночной динамики.

Значимым фактором, безусловно, являются постоянные усилия компании по повышению эффективности технического и коммерческого управления флотом, а также сохранение технологического лидерства в отрасли. Все это дает экономический эффект, который находит отражение в цифрах наших финансовых отчетов.

Подчеркну, что высокие результаты компании — это общая заслуга всех работников «Совкомфлота»

как на море, так и на берегу, за что я им благодарен.

— Вы отметили, что фрахтовые ставки на мировом рынке с последнего квартала прошлого года начали восстанавливаться. Достигли ли они, как принято сейчас говорить, некое плато или же они будут продолжать свой рост?

— Наш прогноз на второй квартал оправдался. На протяжении этого периода ставки находились на относительно высоких уровнях. При этом в апреле и мае уже в достаточной степени проявились негативные для танкерной отрасли последствия ряда факторов, таких как пандемия и связанное с ней падение спроса на нефть, изменения условий соглашения ОПЕК+ и резкое сокращение грузовой базы. Все это в конечном счете привело к снижению фрахтовых ставок в настоящее время.

Тем не менее данные оперативного учета за второй квартал 2020 года позволяют оптимистично оценивать результаты работы в этом периоде, а с учетом итогов первого квартала — и во всем первом полугодии. Уверен, по итогам первого полугодия компания в полной мере достигнет запланированных на этот период финансовых и производственных показателей.

Традиционно летом мы видим сезонное снижение уровня фрахтовых ставок, что дает нам резонные основания говорить о том, что рыночная конъюнктура в третьем квартале будет находиться на уровне последних трех-четырёх лет.

— Вы уже отметили, что пандемия негативно сказалась на конъюнктуре фрахтового рынка. Какие еще сложности возникли в связи с пандемией? Очень много говорилось и писалось о сложностях со сменой экипажей — удалось ли их преодолеть?

— Пока сложно точно оценить и спрогнозировать продолжительность и масштаб влияния этого фактора на судоходную отрасль. Тем не менее мы отмечаем, что это влияние, безусловно, негативное.

Приходится констатировать, что многие государства стараются

максимально ограничивать допуск иностранцев на свою территорию.

Напомню, что Международная морская организация (ИМО) призывает все страны сохранять специальный режим для транзита моряков, предоставлять им возможность как списываться с судов, так и попадать на них. Это необходимо, чтобы у моряков была возможность соблюдать режим труда и отдыха. Увы, мы отмечаем, что в целом ряде стран и регионов мира эти вопросы в настоящее время решаются не в рамках рекомендаций ИМО.

Со своей стороны, мы продолжаем делать все возможное, чтобы обеспечить возвращение моряков домой и предоставить новым экипажам возможность прибыть к местам работы. Эти задачи нам удается решать. Мы оптимизировали схему ротации, чтобы сразу менять значительную часть экипажа при заходе судов в российские морские порты, хотя в обычные время смена экипажа проводится постепенно, чтобы максимально сохранять преемственность контроля за текущей ситуацией на борту судна. В отдельных случаях мы продляем сроки трудовых контрактов, это находит понимание со стороны персонала.

Мы смогли в целом по компании обеспечить защиту работников от влияния пандемии и обеспечить бесперебойное функционирование всех подразделений компании. От 90 до 100% сотрудников береговых служб были переведены на режим удаленной работы. Добиться этого позволило своевременное внедрение цифровых технологий во все ключевые процессы управления предприятием.

Мы делаем все необходимое, чтобы свести к минимуму риски для здоровья членов экипажа, внимательно контролируем здоровье каждого члена экипажа до попадания на судно, во время контракта и при смене. Все сменные экипажи отправляются на борт только после того, как пройдут тест на коронавирус, затем двухнедельную обсервацию, а затем повторный тест. Строго соблюдаем все предписания федеральных органов власти и требования Роспотребнадзора.

К сожалению, в отдельных случаях местные органы власти выдвигали дополнительные требования, которые зачастую не совпадали с теми, которые предписывались центральными органами и Роспотребнадзором. Это приводило к незапланированным задержкам со сменой экипажей и их отмене, то есть к прямому нарушению трудовых прав моряков. С такой ситуацией «Совкомфлот» столкнулся, например, в Мурманской области и в Хабаровском крае. При содействии Министерства транспорта удавалось решать

такие вопросы в ручном режиме. Подчеркну, что для подобных случаев требуется системное решение. Есть определенные рекомендации Роспотребнадзора, и хотелось бы, чтобы местные власти следовали им в полной мере. Активно сотрудничаем по этому вопросу с Российским профсоюзом моряков и полагаемся на их поддержку.

— «Совкомфлот» не раз заявлял о том, что стремится сохранить технологическое лидерство. Какие шаги компания делает в этом направлении с точки зрения флота, как расставляет приоритеты на сегодняшний день?

— Я абсолютно убежден, что с каждым годом конкурентоспособность судовладельцев будет все больше определяться — наравне с экономическими факторами — их готовностью внедрять передовые технологии и своевременно обновлять технический, инженерный облик своего флота. Полагаю, что в скором времени все более важную роль в судоходной индустрии будут играть те компании, которые ответственно относятся к охране окружающей среды и безопасности мореплавания, соответствуют требованиям завтрашнего дня, планируют обновление флота с учетом новых — и уже вступивших в силу, и ожидаемых — регуляторных ограничений и политик, которые проводят отдельные страны, порты и такие международные регуляторы, как ИМО.

Способность реагировать на все эти внешние сигналы будет, конечно, ключевым фактором успеха в судоходной индустрии.

Как известно, одним из центральных элементов стратегии «Совкомфлота» на период до 2025 года является «Зеленая хартия». Этот документ закрепляет наше стремление постоянно снижать углеродный след от эксплуатации судов, одновременно сохраняя высокие экономические показатели и привлекательность для использования нашего флота в грузовых программах различных фрахтователей.

Мы будем все шире использовать «зеленые» технологии. В обозримой перспективе продолжим широко внедрять газомоторное топливо на крупнотоннажных судах — в этой области мы были одними из первых. Все новые суда, которые «Совкомфлот» заказывает и планирует заказать, будут использовать сжиженный природный газ в качестве основного топлива. Я — сторонник этой



«Зеленый» Афраманс «Совкомфлота»

технологии, мы будем ее совершенствовать как с инженерной, так и с операционной точек зрения. Будем всячески способствовать развитию инфраструктуры и рынка СПГ-топлива, выступать партнерами компаний, которые планируют вывести этот вид топлива на рынок как России, так и во всем мире.

— Если заглянуть немного в будущее, какой вид топлива может быть доступен завтра для широкого коммерческого использования, помимо СПГ?

«Совкомфлот» ориентируется на дорожную карту ИМО, которая предусматривает снижение выбросов углекислого газа до 2050 года на 50 процентов по сравнению с 2008 годом, и предпочитаем строить как техническую, так и коммерческую политику компании в соответствии с этим горизонтом планирования и принимая во внимание этот бенчмарк.

Именно поэтому мы выбрали СПГ: это наиболее экологически чистое топливо, которое доступно для широкого коммерческого внедрения прямо сейчас, в настоящее время.

Хотя не исключено, что в будущем мы перейдем от сжиженного природного газа к другому, еще более экологически чистому виду топлива. Компания изучает и новые виды топлива, и новые технологии, которые позволяют значительно уменьшить выбросы CO₂ при использовании уже существующих видов топлива.

Например, на протяжении последних 2–3 лет совместно с различными фрахтователями мы изучаем возможность использования роторных парусов Флеттнера. Опять же, мы расцениваем их как уже доступное на рынке передовое устройство, которое готово к немедленному внедрению и которое способно дать экономию топлива в размере 5–7%.

Также перспективным направлением считаем беспилотное судноходство. Принимаем участие в проекте по разработке и тестированию систем дистанционного и автоматического управления судном. Думаю, к концу года сможем поделиться первыми результатами этого эксперимента.

Беседовала Надежда Малышева



«Кристоф де Маржери» на Севморпути

ЛЕНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА ПУТИ «ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ»

На реке Волхов начались работы по увеличению судового хода для прохождения более крупных круизных судов.

На реке Волхов начались работы по увеличению размеров судового хода, чтобы круизные суда всех типов могли свободно проходить по реке на всем протяжении Ленинградской области, сообщила пресс-служба правительства региона.

«После очистки дна, по предварительным оценкам, гарантированная глубина судового хода может составить почти два с половиной метра, что обеспечит условия для стабильного развития нового туристического маршрута «Из варяг в греки» от Старой Ладogi до Великого Новгорода», — рассказал исполняющий обязанности начальника Управления по транс-

порту Ленинградской области Михаил Присяжнюк.

Работы ведутся Администрацией Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей, которая в том числе отвечает за эксплуатацию, развитие и безопасность внутренних водных путей и гидротехнических сооружений, а также обеспечение судоходства на внутренних водных путях.

Работы ведутся с использованием современных путевых судов с многолучевыми эхолотами и мощного плавкрана. Водолазы обследуют выявленные препятствия и определяют способ работы. Часть препятствий разрушается, валуны и крупные камни под-

нимаются из воды, в некоторых случаях принимается решение об изменении направления судового хода в обход выступов скал.

Отмечается, что область в настоящее время становится крупным центром внутреннего водного туризма. Благодаря соглашению, подписанному губернатором Ленинградской области Александром Дрозденко и компанией «Конт», в рамках инвестиционного проекта современные причалы уже построены в Старой Ладогe, Свирьстрое, у крепости Орешек, в Дубровке, Киришах. Завершено проектирование нового причала у музея-диорамы «Прорыв» в Кировске.

ГУМРФ

«МИР» УШЕЛ В МОРЕ!

Курсанты ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова проходят двухмесячную плавательную практику на Балтике.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова проходит плавательная практика курсантов на парусном учебном судне «Мир». Балтийское море готово показать им свой нрав и научить жизни на настоящем судне. Более чем два месяца практики будут качественной опорой, позволяющей изучать профессиональные дисциплины на последующих курсах.

Юношам и девушкам предстоит хорошо изучить устройство парусного судна, освоить работы, выполняемые на палубе и в машинном отделении, взять первые в своей жизни пеленги и высоты Солнца.

Всего на судне 136 макаровцев — 133 курсанта и три руководителя практики. В этом году практическая подготовка будет особенной. По согласованию с Росморречфлотом ФГУП «Росморпорт» предложил провести плавательную практику без захода в иностранные порты, что полностью соответствует позиции ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова по гарантированному обеспечению защиты здоровья экипажа.

Подготовка к текущему этапу практики шла с зимы, но быстро меняющаяся санитарно-эпидемиологическая обстановка заставляла корректировать подготовленные планы. Во главу угла был положен принцип защиты

здоровья наших курсантов и сотрудников, поэтому постарались максимально учесть возможные нестандартные ситуации.

Все представители университета имеют действительные справки об отсутствии инфицирования COVID-19. Учтены все рекомендации Роспотребнадзора, связанные с предотвращением распространения новой коронавирусной инфекции COVID-19. Дополнительными средствами индивидуальной защиты (маски многоразового пользования, перчатки и пр.) снабжены все участники практики.

Эпидемиологическая обстановка в Санкт-Петербурге, связанная с распространением COVID-19, вынудила определить альтернативный вариант начала практики из портов Ленинградской области. Совместно с руководством СЗБФ ФГУП «Росморпорт» для посадки на парусник был избран морской порт Усть-Луга.

Церемония проводов курсантов, конечно, была не такая торжественная и масштабная, как раньше. 19 юных мореплавателей напутствовал в дальнейшее плавание ректор ГУМРФ Сергей Барышников, проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой, капитан дальнего плавания Александр Горобцов, руководители практики и немногочисленные гости мероприятия.

«Командование университета, — обратился к юношам и девушкам ректор ГУМРФ Сергей Барышников, — уверено в том, что вам по плечу любые испытания! Все те теоретические знания, которые вы получили за два года в стенах университета, будут каждый день надежно подкрепляться новыми навыками. Мы хотим и, я уверен, будем вами гордиться!»

Иерей Воскресенского Смоленского собора отец Виктор передал

молодому экипажу ПУС «Мир» икону Святого Благоверного Князя Владимира — хранительницу и защиту личного состава парусника на протяжении плавания. «Берегите себя, свою честь и всегда идите вперед с верой в душе, — сказал на прощание ребятам отец Виктор. — Помните, что вы — биография страны! Страны большой силы и большой веры!»

Молодых людей, на форме у которых вышито гордое «Морфлот», ждут соленые ветры Балтики, вахты, галсы и нелегкие морские будни, наполненные новыми впечатлениями. Они уверены, что даже закрытые порты, где всегда привычно швартовался парусник в предыдущие годы, не станут препятствием для отличного настроения и бодрого духа.

Групповая практика предполагает овладение профессиональными компетенциями, общими для всех моряков, а также начальное изучение практических аспектов, связанных с конкретной специальностью. Судоводители будут стоять на руле, измерять пеленги и высоты светил, проводить наблюдения за погодой, изучать навигационное оборудование судна.

Судовым механикам и электромеханикам больше времени придется проводить в машинном отделении, осваивая основы вахты под руководством опытных наставников, выполняя обязанности, необходимые при использовании судовых систем, автоматики и оборудования.

Работа на палубе уравнивает всех. Подготовка парусов, их установка, такелажные работы, обеспечение чистоты и порядка на судне распространяется на всех. Всегда рядом с ребятами руководители практики и наставники из числа опытных, наиболее профессионально подготовленных членов экипажа.

ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

Главгосэкспертиза одобрила проект реконструкции Волго-Балтийского пути между Онежским озером и шлюзом № 6.

ОТ ОНЕЖСКОГО ОЗЕРА ДО ШЛЮЗА

Эксперты Санкт-Петербургского филиала Главгосэкспертизы России рассмотрели проектно-сметную документацию на модернизацию участка пути между Онежским озером и шлюзом № 6 для обеспечения условий безопасности судоходства на Волго-Балтийском канале. По итогам проведения государственной экспертизы, сообщает пресс-служба ведомства, выдано общее положительное заключение.

В настоящее время проводится комплексная реконструкция Волго-Балтийского водного пути, включающая модернизацию ограничивающих участков. Проектом VII пускового комплекса, одобренным Санкт-Петербургским филиалом Главгосэкспертизы России, предусмотрено создание необходимых

габаритов судового хода на участке от Онежского озера до шлюза № 6 протяженностью 36 км.

Работы пройдут в Вытегорском районе Вологодской области на 892–856-м км судового хода северного склона Волго-Балтийского канала. Проектной документацией запланировано обеспечение глубины судоходной трассы в 4,5 м, ширины на прямолинейных и криволинейных участках в 80 и 120 м соответственно и минимального радиуса закругления в 800 м, а в стесненных условиях — до 600 м. Для этого на нескольких отрезках участка на Вытегорском канале, а также на Вытегорском и Новинкинском водохранилищах будут проведены дноуглубительные работы. Кроме того, здесь расширят рейды для отстоя судов

нефтеналивного и сухогрузного флота и выполнят иные необходимые работы.

Застройщик — ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей». Проект подготовлен АО «Ленгидропроект». Финансирование планируется осуществлять за счет средств федерального бюджета.



НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ПРИЧАЛЫ

Нижегородская область рассчитывает удвоить круизный туристический поток к 2024 году.

Нижегородская область планирует увеличить круизный туристический поток с 75 тыс. человек в 2019 году до 137 тыс. в 2024 году, заявил губернатор региона Глеб Никитин во время рабочей встречи с руководителем Федерального агентства по туризму Зариной Догузовой в Москве. Об этом сообщила пресс-служба правительства Нижегородской области.

«Глобальная цель — почти двукратное увеличение круизного туристического потока — с 75 тысяч человек в 2019-м до 137 тысяч в 2024 году. Для этого необходимо модернизировать причальную инфраструктуру Нижнего Новгорода, Бора, Городца, Чкаловска, Дзержинска и Балахны», — сказал Глеб Никитин.

В ходе встречи прошло обсуждение развития круизного туризма в регионе, речевого развития исторической части Нижнего Новгорода, подготовки к 800-летию города и ряда других вопросов.

«Сейчас развитие речного внутреннего туризма является одним из приоритетов нашей работы. Одни из ключевых маршрутов — Ока и Волга. Люди могут не только отдохнуть рядом с водой, но и ознакомиться с культурой страны и ее историей. Долгое время развитию круизной инфраструктуры не уделялось должного внимания. Это сказывается на стоимости

и качестве таких услуг. Наша задача — помочь регионам и представителям отрасли сформировать интересные и доступные предложения. Нижегородская область — один из важнейших регионов для развития данного направления», — сказала Зарина Догузова.

«Туристическая отрасль в этом году оказалась в крайне тяжелом состоянии. Мы предпринимаем все необходимые усилия для того, чтобы поддержать тех, кто работает в данной сфере, — сообщил Глеб Никитин. — Вместе с тем для развития отрасли появляются новые возможности, например, растет спрос на путешествия по России. Нижегородская область является одним из самых перспективных в стране регионов для развития внутреннего туризма. Хочется, чтобы 800-летие Нижнего Новгорода помогло перезагрузить отрасль и привлечь в регион как можно больше гостей».

Губернатор Нижегородской области подчеркнул важность совместной работы региона и Ростуризма для реализации различных проектов. Одним из них является создание круизного кластера «Ока — Волга». На данный момент из 14 круизных центров области суда круизного и малого флота способны принимать только пять городов. Привлечь новых туристов могло бы масштабное обновление причальной инфраструктуры.





БЛАГОУСТРОЙСТВО

НА БЕЛОМУТЕ ОБЖИВАЮТСЯ

В рамках реализации второго этапа проекта реконструкции гидроузла Белоомут завершаются работы по благоустройству территории.

Комплексная реконструкция гидроузла, расположенного на р. Ока в Луховицком районе Московской области, осуществляется в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ).

В рамках реализации работ второго (основного) этапа реконструкции плотины гидроузла произведена подсыпка песчано-щебеночной смесью подъездной дороги к административно-бытовому зданию гидроузла. На левом пале верхнего бьефа монтируется леерное ограждение. Следующим этапом с помощью пескоструйных устройств будут полностью очищены внешние поверхности шандоров и произведена их защитная окраска.

Кроме того, на гидроузле начались работы по переключению основного водоснабжения на новый водозабор.

На объекте постоянно присутствуют уполномоченные представители Службы строительного контроля, контролирующие работы по устранению ранее выданных технических замечаний.

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

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

РАСЧИСТЯТ БЕРЕГОВУЮ ПОЛОСУ

Технический флот Муромского РВП — филиала ФГБУ «Канал имени Москвы» проводит расчистку береговой полосы.

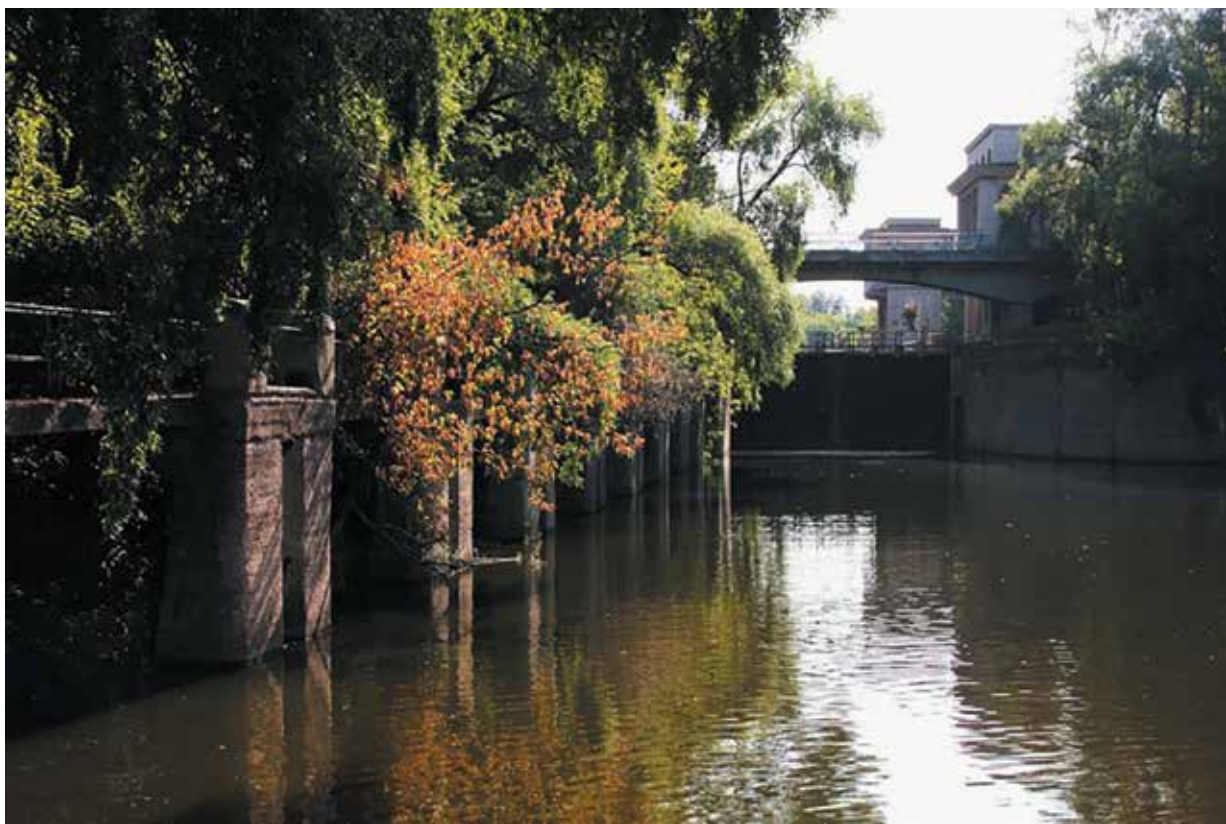
Вакватории Московского бассейна внутренних водных путей, обслуживаемой Муромским филиалом ФГБУ «Канал имени Москвы», в соответствии с утвержденным графиком производятся работы по берегоочистке.

С целью предотвращения попадания древесины в русло реки Ока, силами команды дноочистительного снаряда «ДТС-4» совместно с теплоходом «Путейский-15» производятся работы по расчистке береговой полосы Оки от топляка и упавших деревьев на перекате Ардабьевский.

Кроме того, по графику идут работы по надлежащему поддержанию технического состояния обслуживаемой дноуглубительной техники, в частности, продолжается сборка нового пульпопровода на земснаряде «Московский-702».

Надлежащее обеспечение очистительных работ — важная составляющая комплекса мер по безопасности судоходства на обслуживаемых водных путях, что является одной из важнейших уставных функций ФГБУ «Канал имени Москвы» как уполномоченного Администратора Московского бассейна ВВП.

РЕКОНСТРУКЦИЯ



Перерва

В ЯХРОМЕ И ШЛЮЗАХ

Проектно-сметная документация на реконструкцию двух гидроузлов КИМ одобрена Главгосэкспертизой.

Главгосэкспертиза России рассмотрела проектно-сметную документацию на реконструкцию гидроузлов № 3 и Перерва, расположенных в Яхроме и в поселке Шлюзы, раскинутом на трех островах Москвы-реки в черте столицы. По итогам проведения государственной экспертизы выданы положительные заключения.

Второй этап проекта модернизации гидротехнической инфраструктуры Московского бассейна внутренних водных путей, реализуемой с 2019 года, включает реконструкцию гидроузлов канала, в том числе гидроузла № 3 1933–1936 годов постройки, расположенного в Яхроме в Подмосковье.

Проектной документацией, одобренной Главгосэкспертизой России, предусмотрена реконструкция механического оборудования, гидротехнической и строительной частей, а также фасадов и кровли водосброса № 51 гидроузла, обновление контрольно-измерительной аппаратуры, укрепление откосов берега и ремонт участков ограждения по периметру комплекса.

Также гидроузел № 3 оснастят инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. В июле 2019 года Главгосэкспертиза провела проверку достоверности определения сметной стоимости капитального ремонта закрытых

распределительных устройств насосных станций гидроузла.

Вторым комплектом проектно-сметной документации, рассмотренным экспертами, запланирован третий подэтап второго этапа реконструкции объектов инфраструктуры канала имени Москвы, включающий работы на Перервенском гидроузле в охраняемом поселке Шлюзы. Поселок, где проживает обслуживающий персонал гидроузла, ГЭС и ремонтной базы судов, расположен на трех островах посреди Москвы-реки в районе Печатники Юго-Восточного административного округа Москвы.

Согласно представленным решениям здесь реконструируют склад и гараж, фактически построят заново здание Московского района гидротехнических сооружений, а также трансформаторную подстанцию и дизель-генераторную установку. Кроме того, будут реконструированы часть механического оборудования шлюза 10, шлюза 11, ГЭС № 195 и контрольно-измерительная аппаратура.

Проектные решения для гидроузлов № 3 и Перерва подготовлены в ООО «ПромПроект». Застройщик объектов — ФГБУ «Канал имени Москвы».



Яхромский гидроузел

НА ГИДРОУЗЛЕ В ПОКРОВСКОМ-СТРЕШНЕВО

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проекту реконструкции гидроузла № 9 ФГБУ «Канал имени Москвы».

Главгосэкспертиза России выдала ФГБУ «Канал имени Москвы» положительное заключение по проектной документации и инженерным изысканиям на реконструкцию гидроузла № 9 Тушинского РГС. Реконструкция объекта включена в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (КПМИ).

В объем работ по реконструкции гидроузла № 9, расположенного в Москве в районе Покровское-Стрешнево, входит реконструкция механического оборудования шлюза № 9, ГЭС № 194, реконструкция механического и электротехнического оборудования, гидротехнической части заградительных ворот № 116.

Кроме того, предстоит осуществить модернизацию контрольно-

измерительной аппаратуры и оснащение гидроузла инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности. Большое внимание будет уделено разработке системы мониторинга и управления инженерными системами зданий и сооружений.

По материалам
Главгосэкспертизы



ЛЕНСКИЙ БАССЕЙН

В РЕЖИМЕ НАИБОЛЬШЕГО
БЛАГОПРИЯТСТВОВАНИЯ

Ленский бассейн получит семь судов, включая земснаряд для работы на барах Яны и Индигирки.

Заместитель председателя правительства Якутии Алексей Колодезников провел совещание о ходе закупа грузов для нужд республики в период навигации с участием заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константина Анисимова. По словам Константина Анисимова, в ближайшие годы Ленский бассейн получит семь новых судов, сообщила пресс-служба главы и правительства Республики Саха (Якутия).

Федеральный руководитель отметил, что прибыл в столицу Якутии с целью проведения совещаний по текущей ситуации прохождения навигации, открытию арктической навигации в северном бассейне, а также для обсуждения проблем, стоящих, в первую очередь, перед Ленской администрацией водных путей.

«Ленский бассейн — это один из главных речных бассейнов России. По Лене, Яне, Индигирке и по другим рекам Якутии завозятся миллионы тонн грузов. Поэтому перед Росморречфлотом стоит задача поддержания всей системы водных путей и ее дальнейшее развитие, включая как путевое

хозяйство, так и строительство нового флота для поддержания глубин на нормальном уровне. С этой целью в рамках развития комплексного плана магистральной инфраструктуры в ближайшие годы Ленский бассейн получит порядка семи новых судов, в том числе один земснаряд для работы на барах Яны и Индигирки», — сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов.

По словам Константина Олеговича, ожидается, что в ближайшие годы — в 2022–2023 годах — будет увеличено финансирование всех внутренних водных путей, и в особенности текущее финансирование Ленского водного бассейна.

«Это позволит повысить зарплату работников путевое хозяйство и увеличить объемы заказов и строительства нового флота, особенно в преддверии окончания строительства Жатайской судовой верфи. Мы думаем, что часть этих заказов будет размещена на этой верфи. И оттуда новые суда сразу будут идти на работу на водные пути Ленского бассейна», — резюмировал Анисимов.

Алексей Колодезников поблагодарил руководство Росморречфлота от имени правительства республики за понимание важности проблем, связанных с вопросами северного завоза, и принятие действенных мер по решению насущных задач.

В их числе — реализация проекта строительства Жатайской судовой верфи, который необходим для проведения обновления транспортного флота Ленского бассейна и доведения нефтеналивных судов требованиям Технического регламента, обновление дноуглубительной техники для Ленского бассейна и строительство земснаряда с производительностью 1000 куб. м/ч для работы на реке Яна, который был введен в эксплуатацию в 2019 году. Также важным для республики вопросом является безвозмездная передача проектной документации на проекты речных судов (RT63, RD63, ROB21 и RDB21) в целях проведения работ по формированию пакета проектной документации строительства нового флота на базе Жатайской судовой верфи, включение в План научно-исследовательских работ на 2020–2021 годы изучение сложных участков реки Лена.

ПЕРЕВОЗКИ



ЛОРП: ОТ ОСЕТРОВО ДО БЕЛОЙ ГОРЫ

ЛОРП с начала года отправило 696 тыс. тонн грузов, перевыполнив план семи месяцев на 2 процента.

ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП), по оперативным данным, за семь месяцев 2020 года отправлено 696 тысяч тонн грузов (52% от годового плана), в том числе 191 тыс. тонн нефтепродуктов наливом, 505 тыс. тонн сухогрузов. Как сообщила пресс-служба судовой компании, в настоящее время в эксплуатации находится 200 единиц транспортного флота общей грузоподъемностью 281 тыс. тонн.

План перевозок на навигацию 2020 года составляет 1331 тыс. тонн, в том числе нефтепродуктов наливом — 350 тыс. тонн, сухогрузов — 981 тыс. тонн.

В ЛОРП прошло селекторное совещание, на котором были подведены итоги работы пароходства за июль текущего года. На связи с дирекцией пароходства были экипажи судов, находящиеся на линии, руководители структурных подразделений — от Осетрово до Белой Горы. Провел селекторное совещание первый заместитель

генерального директора ПАО «ЛОРП» Сергей Емельянов.

«В августе необходимо отправить 288 тысяч тонн грузов (79 тысяч тонн нефтепродуктов наливом и 209 тысяч тонн сухогрузов). Навигация продолжается и главная задача плавсостава — отработать безаварийно, выполнить производственные задания, и своевременно прибыть в плановые пункты зимнего отстоя», — поставил задачу Сергей Емельянов.

Тем временем в связи с нулевой видимостью на участке реки Алдан п. Джебарики-Хая из-за лесных пожаров, с целью обеспечения безопасности судоходства и исключения скопления грузов и судов у причалов на р. Алдан, на основании статьи 77 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ, с 5 августа текущего года введен запрет на движение судов вверх по течению на указанном участке. В соответствии с требованиями Правил плавания по ВВП, движение на данном участке в условиях ограниченной видимости запрещено.

МОДЕРНИЗАЦИЯ

ЖАТАЙ ПРЕИСПОЛНЕН РЕШИМОСТИ



Модернизированная Жатайская БТЭФ будет единственным судоремонтным заводом в Якутии.

На выездном совещании, состоявшемся на Жатайской базе технической эксплуатации флота (БТЭФ) ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) под председательством генерального директора пароходства Сергея Ларионова, коллектив обсудил план меро-

приятий на навигацию 2021 года, определил круг задач на зимний судоремонт. Принято решение по переводу Пеледуйской базы технической эксплуатации флота в судовой участок. С 2021 года Жатайская БТЭФ будет модернизирована, она станет единственным судоремонтным заводом.

Решение принято в связи с изменением логистики доставки грузов водным транспортом, строительством Жатайской судовой верфи, вводом железной дороги и грузового терминала в поселке Нижний Бестях.

В связи с этим нагрузка на коллектив Жатайской базы увеличи-

вается вдвое. Но на Жатайской БТЭФ уже приступили к разработке стратегии работы в новых условиях: подбирается персонал, рассматриваются вопросы размещения в случае привлечения кадров извне, ведется оптимизация во всех сферах деятельности. По словам начальника Жатайской БТЭФ Александра Азарова, в настоящее время сложно сразу выйти на те мощности, которые ожидаются в следующем году. Это связано и с проводимыми работами на стратегической стройке, работами на слипе, ремонтом судов в навигационный период и т.д.

«Но мы настроены взять на себя ответственность и планомерно выполнять те объемы, которые перед нами ставятся руководством. Коллектив работоспособный, в случае

нехватки кадров будем привлекать из других регионов страны на условиях нашего коллективного договора» — сказал Александр Азаров.

«Для того, чтобы провести грамотную модернизацию нашего, теперь уже единственного, ремонтного завода, — отметил Сергей Ларионов, — необходимо внедрять и новые технологии, и совершенствовать старые. Для этого мы будем привлекать профессионалов не только нашего региона, но и представителей других субъектов страны».

После совещания выездная делегация посетила объекты Жатайской БТЭФ. Ход работ оценили положительно.





ВОЛГОГРАД



НА СОЛНЕЧНЫХ БАТАРЕЯХ

Все средства навигационного обеспечения ВДСК переведены на автономные источники питания с подзарядкой от солнечных панелей.

На Волго-Донском судоходном канале (участок Единой глубоководной системы г. Волгоград — г. Калач-на-Дону протяженностью 101 км) все освещаемые навигационные плавучие знаки, береговые створные знаки, а также входные маяки и опознавательные знаки переведены на автономные источники питания, получающие энергию для светодиодных излучателей от солнечных панелей. Преимущественно используются круговые навигационные фонари БЭПА-14 с дальностью видимости до 4,5 км и фонари направленного действия (для створных знаков)

БЭПА-15 с дальностью видимости до 18,5 км, где накопление энергии происходит в литий-ионных аккумуляторах.

Минимальное значение суммарной солнечной радиации на горизонтальную поверхность в навигационный период в этом районе составляет 1,37 кВтч на кв.м, что позволяет бесперебойно обеспечивать электроэнергией навигационное оборудование.

Все новое оборудование установлено на СНО ВДСК в течение прошлого года. За навигацию 2019 и 2020 гг. не зафиксировано ни одного случая отказа в работе энергетического блока.

ОБЬ-ИРТЫШСКИЙ БАССЕЙН

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ВМЕСТО СУДОВОГО



«Обь-Иртышводпуть» на двадцати судах вместо капремонта агрегатировал двигатели.

Технический отдел ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» разработал метод агрегатирования двигателей на теплоходах. Как сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного флота (Росморречфлот), проект согласован с Российским Речным Регистром.

В агентстве рассказали, что проведение капитального ремонта ДВС Ярославского моторного завода (ЯМЗ) так же финансово затратно, как и замена его на новый. При этом после капремонта моторесурс двигателя в сравнении с новым снижается на 30%.

В рамках работы по проекту приобретается автомобильный двигатель, агрегируется и испытывается в судовых условиях. При этом используется все существующее навесное оборудование, которое сохраняется от демонтируемого двигателя.

Экономия от применения проекта составляет как минимум 500 тыс. руб. на каждый дизель: двигатель ЯМЗ с сертификатом Российского Речного Регистра ориентировочно мощностью 110 кВт стоит 1,3 млн руб., автомобильный ЯМЗ — почти в два раза дешевле — 700 тыс. руб.

Кроме того, при применении проекта по агрегатированию ЯМЗ работа намного упрощается. Производится демонтаж изношенного ЯМЗ, устанавливается автомобильный аналог, подключается к существующим системам, АПС. После этого проводятся испытания в судовых условиях под наблюдением эксперта Российского Речного Регистра.

Такую переделку успешно прошли уже почти два десятка судов во всех филиалах ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

ОБСКИЙ БАССЕЙН

ОТ УСТЬЯ БИИ
ДО НОВОСИБИРСКА

На 700-километровом участке Оби на территории двух субъектов РФ проведен инспекторский осмотр.

На участке реки Обь с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой навигационной обстановкой от устья р. Бии до г. Новосибирска протяженностью 691 км, проходящем по территории Алтайского края и Новосибирской области, проведен инспекторский осмотр пути и судов технического флота.

Руководство ФБУ «Администрация Обского БВП» провело инспекционный осмотр в целях выполнения государственного задания в части содержания судовых ходов, а также реализации соглашения Росморречфлота и руководства Алтайского края о финансировании содержания судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей, расположенных в границах края.

В рамках осмотра проверена работа средств навигационного оборудования на соответствие требованиям действующих норма-

тивных документов. Осуществлен контроль соответствия фактических габаритов пути «Правилам содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений» и установленным Росморречфлотом государственным заданием на 2020 год. Кроме того, осуществлен осмотр содержания СНО владельцами сооружений на внутренних водных путях (карьеры, рейды, мосты и т.д.).

Суда технического флота проинспектированы на качество технического содержания теплоходов, бытовые условия работы, проведена проверка соблюдения требований охраны труда и ведения судовой документации.

При посещении судов руководитель бассейновой администрации Сергей Павлушкин вручил грамоты особо отличившимся работникам учреждения.



ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ

На трех участках водных путей Обского бассейна проведены крупные учения по ЛАРН.

На трех участках водных путей Обского бассейна проведены крупные учения по предупреждению или ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. Учения поведены совместно с АСФ «Сервис экологической безопасности» на участках со скоростью течения 2–4 км/час на перекате р. Обь Верх. Пропускной (242,5-й км), левый берег (Барнаульский РВПиС), р. Томь (22,5-й км), правый берег (Томский РВПиС) и 6,3-й км протоки Кане-

ровская (Колпашевский РВПиС).

Перед участниками учений были поставлены задачи определить масштаб возможного загрязнения, объем работ по ликвидации последствий разлива нефтепродуктов и отработать действие сил и средств объекта для локализации нефтяного пятна.

При обнаружении условного нефтяного пятна привлекались аварийные бригады и оборудование филиалов к месту предполагаемого сбора нефтепродукта. Аварийной

бригадой устанавливался первый рубеж боновых заграждений, сооружались временные хранилища для собранных обводненных нефтепродуктов.

По прибытии АСФ «Сервис экологической безопасности» развешивался второй рубеж боновых заграждений и начинался сбор нефтепродукта (условно) с первого рубежа.

Проведенные учения в филиалах ФБУ «Администрация Обского БВП» получили оценку «хорошо».



АПСРТ



ПОДВЕЛИ ИТОГИ, ОБСУДИЛИ ЗАДАЧИ

Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта отметила свое 25-летие в стенах ВГУВТ.

В стенах Волжского государственного университета водного транспорта прошло юбилейное собрание членов Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, приуроченное к 25-летию организации.

В собрании приняли участие заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов, вице-президент Союза транспортников России Евгений Казанцев, вице-президент Торгово-промышленной палаты России Дмитрий Курочкин. Президент АПСРТ Александр Зайцев сделал основной доклад «25 лет на службе речному транспорту».

От имени заместителя министра транспорта РФ Юрия Цветкова и руководителя Росморречфлота Александра Пошивая ассоциацию с 25-летием поздравил Константин Анисимов. «Конечно, объем речных перевозок сегодня несопоставим, скажем, с 1989 годом, — сказал он, — но мы делаем все возможное, чтобы поддерживать внутренний водный транс-

порт в надлежащем состоянии. Выделяются существенные средства на ремонт и реконструкцию гидросооружений, для ВВП строится 101 судно по госконтракту, на заводе «Лотос» будут заложены новые земснаряды для речников. Надеемся, что «узкие места» для речного судоходства удастся постепенно ликвидировать. В этом году заканчивается строительство гидроузла Белоомут на р. Ока, и конечно, будем бороться за Нижегородский гидроузел», — подчеркнул К. Анисимов.

Собравшихся приветствовал также ректор ведущего транспортного вуза Поволжья Игорь Кузьмичев, который поблагодарил ассоциацию за последовательность в деле защиты интересов речников и выразил признательность судовладельцам и руководителям портов за сотрудничество с университетом в плане организации производственной практики студентов.

Юбилейное собрание ассоциации не только подвело итоги

своей работы, но и озвучило злободневные отраслевые проблемы. Из-за пандемии коронавируса на внутреннем водном транспорте наиболее пострадавшим видом деятельности стала перевозка пассажиров. Судоходные компании и порты понесли невосполнимые потери в связи с массовым возвратом путевок, около ста круизных судов не смогли приступить к работе.

Другим «большим» вопросом стала добыча нерудных материалов администрациями бассейнов. Ассоциация считает, что сегодня может исчезнуть целая индустрия доставки строительных грузов, на долю которых приходится более 60% общего объема перевозок речным транспортом.

Однако, подытожил президент ассоциации Александр Зайцев, несмотря на все трудности, речной транспорт может и должен занимать достойное место в транспортном комплексе России, и АПСРТ будет и впредь прикладывать для этого все усилия.

ИСПЫТАНИЯ

БЕЗЭКИПАЖНОЕ СУДОВОЖДЕНИЕ — РЕАЛЬНОСТЬ

Завершены разработка и береговые испытания систем безэкипажного судОВОЖДЕНИЯ.

В АО «Кронштадт Технологии» состоялись стендовые испытания всего комплекса систем безэкипажного (автономного) судОВОЖДЕНИЯ в рамках проекта «БЭС-КФ». Начинается финальный этап проекта по испытаниям систем на коммерческих судах в условиях реальной эксплуатации.

«Сегодня мы завершаем почти двухмесячную программу береговых испытаний технических средств автоматического и дистанционного управления, разработанных совместно с нашими партнерами в рамках проекта «БЭС-КФ», — говорит генеральный директор «Кронштадт Технологии» Андрей Родионов. — Обычно многие ОКР завершаются на этой стадии, но у нас это только первый из трех шагов в комплексе отработки новых технологий в реальных условиях».

Дальше будет вестись отработка отдельных сценариев в реальных условиях на судах партнеров проекта — «Совкомфлот», «Пола Групп» и Росморпорт. Затем начнется проведение рейсов в условиях реальной коммерческой эксплуатации этих судов. Задача всего комплекса испытаний — продемонстрировать доступность и безопасность широкого применения средств автономного судОВОЖДЕНИЯ.

«Испытанные сегодня системы впервые обеспечат выполнение в автоматическом и дистанционном режимах всех функций, предусмотренных международным регулированием в части судОВОЖДЕНИЯ, — говорит лидер проекта,

генеральный директор Отраслевого центра МАРИНЕТ Александр Пинский. — Такой функциональный подход наряду с полномасштабным нормативным регулированием, которое также впервые в мире сейчас внедряется в России, открывает дорогу для широкой эксплуатации автономных судов под российским флагом уже в самое ближайшее время».

Приемной комиссией и приглашенными экспертами из компаний-разработчиков, судоходных компаний, научно-координационного совета госпрограммы развития гражданского судостроения Минпромторга, Российского морского регистра судоходства и университетов была проверена работоспособность комплекса систем, в т.ч. автономной навигационной системы, оптической обзорно-поисковой системы, системы координированного управления судном, системы технического мониторинга и внутреннего видеонаблюдения, а также центра дистанционного управления.

Проект «БЭС-КФ» реализуется при поддержке Министерства промышленности и торговли в рамках реализации «дорожной карты» Маринет Национальной технологической инициативы и является одним из крупнейших в мире пилотных проектов в этой области. В результате проекта будут сформированы технические и правовые условия для широкого применения автономного судОВОЖДЕНИЯ в России, начиная уже с января 2021 г.

МГУ ИМ. НЕВЕЛЬСКОГО

ОТ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК ДО БУКСИРОВКИ НЕФТЯНЫХ ПЛАТФОРМ

Аспиранты МГУ им. адм. Г. И. Невельского судостроительного профиля успешно прошли итоговую госаттестацию.

Аспиранты МГУ им. адм. Г. И. Невельского, обучающиеся по направлению подготовки «Техника и технологии кораблестроения водного транспорта», успешно прошли итоговую государственную аттестацию, сообщается на сайте Росморречфлота. Аспиранты сдали госэкзамен, который показал отличный уровень теоретической и практической подготовки будущих выпускников, а также сформированность профессиональных компетенций в полном объеме.

Государственная экзаменационная комиссия по направлению подготовки 26.06.01 «Техника и технологии кораблестроения водного транспорта» под председательством д.т.н., профессора кафедры кораблестроения и океанотехники Инженерной школы

ДВФУ Сергея Антоненко заслушала научные доклады аспирантов Руслана Царика и Ольги Лесогор.

Аспирант Царик защитил научный доклад по теме «Разработка способов обеспечения безопасности морских контейнерных перевозок за счет оперативного анализа параметров загрузки», выполненный под руководством кандидата физико-математических наук, доцента, профессора кафедры технических средств судОВОЖДЕНИЯ Дениса Акмайкина.

Научная работа, представленная Р. Цариком, посвящена разработке способов оптимального планирования и оперативного контроля загрузки судов-контейнеровозов для обеспечения их безопасной эксплуатации. В диссертации выполнен анализ аварийности в морских контейнерных перевозках,

проанализированы существующие инженерные и теоретические способы обеспечения безопасности, предложены новые методики оптимизации планирования загрузки контейнеровоза, проведены натурные эксперименты для проверки эффективности предложенных методик. Впервые акцент сделан на обеспечении безопасности, а модель планирования загрузки направлена на исключение возможности погрузки контейнеров с нарушением требований безопасности. В научном исследовании учитывается современная специфика работы контейнерного флота, а в экспериментальной части рассмотрены реальные случаи из эксплуатации контейнеровозов.

Аспирантка Лесогор представила научный доклад по теме «Обеспечение безопасной буксировки

нефтяной платформы в ледовых условиях», выполненный под руководством кандидата технических наук, доцента, заведующего кафедрой управления судном Георгия Шарлая.

Доклад посвящен обеспечению буксировки нефтяных платформ в разных ледовых условиях, влиянию льда на нефтяную платформу и буксир, определению параметров буксировки нефтяных платформ в ледовых условиях, обеспечивающих безопасность операции. В диссертации аспирантом выполнен расчет буксировки нефтяных платформ в ледовых условиях и произведен анализ аварийности нефтяных платформ, а также усовершенствован ряд эмпирических зависимостей, выведена формула, на основе которой определяется дополнительная составляющая сопротивления движению буксируемого объекта, учитывающая такое явление, как «ледовая на-

делка». Проведенные натурные эксперименты демонстрируют возможность применения предложенных методик на практике.

По итогам заседания государственной экзаменационной комиссии отмечено, что подготовленные и представленные аспирантами научно-квалификационные работы выполнены на высоком научном уровне, актуальны, соответствуют современному состоянию науки, техники и производства и перспективны для дальнейшего завершения и защиты в Диссертационном совете.

Комиссией принято решение присвоить аспирантам квалификацию «Исследователь. Преподаватель-исследователь» и выдать диплом об окончании аспирантуры. В ближайшее время тексты диссертаций будут доработаны аспирантами и представлены в Диссертационный совет на соискание ученой степени.



ПОДВОДНАЯ АРХЕОЛОГИЯ

«БУТЫЛОЧНИК»
БЕЗ ДЖИНА...

Stichting Maritieme Schilderijen, Peter J. Sterkenburg. Источник: rgo.ru

Подняты первые артефакты с корабля XVIII века, затонувшего в акватории Финского залива.

Специалисты Центра подводных исследований (ЦПИ) РГО приступили к изучению корабля середины XVIII века, обнаруженного на дне Финского залива, сообщается на сайте Русского географического общества. Предполагается, что это голландское судно, следовавшее в Санкт-Петербург. На борту корабля найдены сотни стеклянных бутылок, поэтому он получил условное название «Бутылочник».

В 2018 году моряки Балтийского флота случайно обнаружили на дне Финского залива недалеко от острова Мощный неизвестный деревянный объект. Им сразу же заинтересовались специалисты ЦПИ РГО. В 2019 году подводники центра совершили первое погружение к объекту и убедились, что перед ними старинный корабль. Он лежал на глубине более 50 метров, у него отсутствовали мачты и брашпиль. Специалисты ЦПИ РГО предположили, что это голландский тьялк — грузовое парусное судно. Вероятно, корабль затонул в середине XVIII века.

Детальные исследования корабля стартовали в августе 2020 года. На борту судна водолазами был обнаружен интересный груз — сотни стеклянных бутылок: узких и широких, фабричного производства и ручной работы. Стекольная

промышленность XVIII столетия представлена на корабле во всем своем многообразии.

Содержимое большинства бутылок не сохранилось. Определить, что же перевозили в сосудах, удастся разве что по запаху и типу бутылок. На нескольких видах бутылок обнаружили клеймо с маркировкой напитка. В прошлом в подобных сосудах, в частности, хранился джин.

«Скорее всего, судно шло в Санкт-Петербург и везло на своем борту бутылки со спиртным», — рассказывает подводный археолог и реставратор ЦПИ РГО Роман Прохоров. — Но что именно было в бутылочках, сказать трудно, потому что сейчас там уже протухшая субстанция. В нескольких бутылочках чувствуется запах хвои, эвкалипта».

Исследователи ЦПИ РГО уже связались с сотрудниками Государственного Эрмитажа — в коллекции музея не оказалось подобных сосудов. Археологическое сообщество с нетерпением ждет артефакты, поднятые из глубин залива.

Специалисты ЦПИ РГО продолжают изучать судно. Им еще предстоит выяснить его точный возраст, понять, куда и зачем шел корабль. Для этого исследователи, в частности, поднимут архивные материалы.



Бутылки без джина. Источник: rgo.ru

ЭКСПЕДИЦИЯ

«ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ВОЛЖСКОГО БАССЕЙНА»

Ученые и студенты ведущих российских вузов изучат влияние верхней части Куйбышевского водохранилища на загрязнение волжских вод.

Экспедиция Волжского государственного университета водного транспорта и вузов-партнеров вышла в рейс на теплоходе «Петр Андрианов» из Молитовского затона в Нижнем Новгороде. Пятая по счету юбилейная экспедиция под патронажем Русского географического общества стартовала в экстремальных условиях борьбы с распространением коронавирусной инфекции и пока является самой длительной в истории проекта. Десять дней ученые, аспиранты, студенты и экипаж судна будут активно работать с использованием всех своих возможностей, продолжая мониторинг экологического состояния вод Волжского бассейна.

Первый рейс этого года пройдет по маршруту Нижний Новгород — Казань — Болгар (поселение находится на территории древнего города Булгар, столицы средневековой Волжской Булгарии). За это время экспедиция дойдет до устья Камы, выполнит исследования в Куйбышевском водохранилище, в месте впадения Камы в Волгу, а на обратном пути проведет работы в водных объектах Казани, в Волге и Суре. Предметом исследований станут различные виды загрязнения речного бассейна, зоопланктон, цветение сине-зеленых водорослей и особенности распределения их скоплений.

Коронавирус сдвинул сроки экспедиции, которая в предыдущие годы начиналась в июле. Но помешать экспедиции он не смог: команда учебно-производственного судна ВГУВТ «Петр Андрианов» прошла тесты на коронавирус с отрицательным результатом, были закуплены маски и антисептики, при входе на борт осуществляется замер температуры.

«Участники проекта воодушевлены первым юбилеем и встречей после долгой изоляции, они

с удвоенной энергией займутся решением актуальных научных задач и будут осваивать новые районы плавания», — прокомментировал старт экспедиции ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев. — Мы приветствуем новых участников проекта и уверены в успехе экспедиции!»

Сложный и интересный по гидрологическим и гидрохимическим показателям участок реки и Кама, испытывающей серьезное техногенное воздействие, покажет ученым вклад, которое река вносит в загрязнение Волги.

Второй этап исследований пройдет в сентябре, пробы воды будут отбираться в Горьковском водохранилище.

Одновременно со стартом водной части экспедиции коллектив ученых и студентов НГПУ им. Козьмы Минина завершил сухопутные работы в водосборном бассейне р. Бирля (Татарстан), в данный момент ведется обработка результатов исследования.

Напомним, что проект Русского географического общества, Волжского государственного университета водного транспорта и вузов-партнеров объединяет вузовскую и академическую науку, студенты и аспиранты принимают непосредственное

участие в проводимых работах, а экспедиционная программа насыщена лекциями и практикумами. Разнообразие выполненных исследований и их результаты подтверждают эффективность «Плавучего университета Волжского бассейна» как инновационного проекта, направленного на решение задач в сфере экологической безопасности, наблюдения за климатическими изменениями, мониторинга состояния окружающей среды, решения задач гидродинамики и гидротехники, оценки антропогенного воздействия на речные экосистемы.

Экспедиция «Плавучий университет Волжского бассейна» проводится уже в шестой раз и пятый год получает грантовую поддержку Русского географического общества, председателем попечительского совета которого является президент РФ В. В. Путин. Кроме Волжского государственного университета водного транспорта в проекте участвуют ИПФ РАН, МГУ им. М. В. Ломоносова, ННГУ им. Н. И. Лобачевского, НГПУ им. К. Минина, Казанский государственный университет, Росгидромет и другие организации.

Егор Гладышев
Фото Элли Авериной

