Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

15 СЕНТЯБРЯ 2020 года №9 (13015)

Выходит один раз в месяц

Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный ранспорт» 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».

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА

БУДУЩЕЕ СУДОХОДСТВА ИЛИ УЗКАЯ НИША?
СТР. 4

НОВАЯ ЖИЗНЬ СРВ
СТР. 8

НАДЕЖНЫЙ ФАРВАТЕР МАКАРОВКИ
СТР.11

ТАНКЕР-ХИМОВОЗ «ПОРТНЬЮС» СПУЩЕН НА ВОДУ

Судно строится на Астраханском судостроительном производственном объединении (входит в ОСК) для российской судоходной компании «Волготранс».

На производственной площадке Астраханского судостроительного производственного объединения Южного центра судостроения и судоремонта, как сообщил корреспондент «Российского судоходства», спустили на воду головной танкер-химовоз проекта 00216М «ПортНьюс».

Все два года с момента его закладки мы, признаемся, с пристрастием отслеживали все этапы строительства. Во-первых, потому, что наречено оно в честь Медиа-группы «ПортНьюс», к которой мы имеем непосредственное отношение. Во-вторых, крестной матерью его стала стала директор по развитию Медиа-группы «ПортНьюс» и главный редактор «Водного транспорта» Надежда Малышева.

Особенным оно стало и для ОСК, поскольку построено по проекту, разработанному в корпорации. На торжественной церемонии, посвященной событию, это особо отметил глава ОСК Алексей Рахманов.

«Судно, которое мы сегодня спускаем на воду, мало того, что очень важный момент в нашей работе — спроектировано уже внутри корпорации. Мы взяли для себя четкую понятную задачу постоянно совершенствовать конструкцию судов такого класса и предлагать нашим заказчикам качественно новые решения»,— отметил руководитель ОСК.

Серия из двух танкеров проекта 00216М строится на предприятии по лизинговой программе компании «Машпромлизинг» для ООО «Волготранс».

ГРАНИЦА ДЛЯ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ ОТКРЫТА

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин 12 сентября подписал распоряжение, согласно которому разрешается въезд в страну и выезд из нее для членов экипажей морских и речных судов, находящихся в российских портах.

«Таким специалистам разрешено использовать для передвижения автомобильный, воздушный, железнодорожный и морской транспорт»,— говорится в тексте.

Как сообщает Национальная служба новостей, в кабмине объясняют, что это позволит обеспечить возможность смены экипажей судов.

СОВКОМФЛОТ

УКРЕПИТЬ ПОЗИЦИЮ МИРОВОГО ЛИДЕРА

ПАО «Совкомфлот» объявило о намерении провести первичное публичное предложение (IPO) обыкновенных акций компании и включить акции компании в список бумаг, котирующихся на Московской бирже.

«Проведение IPO позволит компании укрепить позицию мирового лидера в области морской транспортировки углеводородов, а также расширить доступ к международным рынкам капитала,— прокомментировал генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.— Стратегия СКФ предусматривает сохранение статуса предпочтительного перевозчика для ведущих нефтегазовых компаний за счет качественного обновления и развития флота с акцентом на индустриальные проекты, которые традиционно характеризуются предсказуемостью будущих денежных потоков в долгосрочной перспективе, а также высоким уровнем доходности на вложенный капитал.

Данное предложение акций предоставит инвесторам возможность сделать ставку на мировой энергетический сектор и вложить средства в быстрорастущего поставщика высококачественных транспортных услуг, обладающего значительным опытом работы в сложных климатических условиях и доказавшего способность достигать положительных финансовых результатов, а также свою приверженность внедрению современных, в первую очередь «зеленых», технологий и повышению эффективности своей деятельности».

Компания ожидает, что сумма чистых поступлений от IPO составит не менее суммы, эквивалентной $500 млн.

№9 (13015)
15 сентября 2020 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

ВАРНЕК И КАРАТАЙКА ЖДУТ

Опережающий завоз топлива в отдаленные населенные пункты НАО завершится к концу сентября.

В Ненецком автономном округе завершается опережающий завоз топлива в отдаленные населенные пункты. К 14 сентября 2020 года энергоресурсы в полном объеме поставлены во все населенные пункты, кроме Варнека, Каратайки и Волонги.

Как сообщили в муниципальном предприятии Заполярного района «Севержилкомсервис», в случае благоприятной погоды на море, прибытие судна с углем и дровами в Волонгу ожидается в ближайшие дни.

Также ожидается прибытие морского судна с энергоресурсами для поселков Варнек и Каратайка. Завершится северный завоз поставкой в Каратайку угля. Таким образом, до конца сентября в населенные пункты региона будут доставлены все виды топлива.

Договор на поставку энергоресурсов в 2020 году заключен с АО «Ненецкая нефтяная компания» (ННК). Стоимость контракта — порядка 1,25 млрд руб. Весь объем энергоресурсов был закуплен весной и доставлен на склады Архангельска и Печоры для последующей доставки в села округа.

Всего в рамках северного завоза ННК доставит в села 11 тыс. 795 тонн нефтепродуктов, 7 тыс. 690 куб. м дров и 20 тыс. 313 тонн угля.

ТОПЛИВОМ ОБЕСПЕЧИЛИ

В северные территории Иркутской области завершен завоз топлива водным транспортом.

Завоз топлива в северные территории Иркутской области в навигацию 2020 года завершен в полном объеме, остались поселения Бодайбинского района и Киренска, использующие для завоза железнодорожный и автомобильный транспорт.

Потребность в топливе на отопительный период 2020–2021 годов составляет 1,5 млн тонн угля и 53,5 тыс. тонн жидкого топлива.

РОСТРАНСНАДЗОР

«НЕПРЕРЫВНЫЙ МОНИТОРИНГ»

В пилотный проект Ространснадзора «Непрерывный мониторинг» включена 331 компания.

Первый год проведения пилотного проекта по созданию системы «непрерывного мониторинга» состояния безопасности на предприятиях транспортного комплекса с Госморречнадзором заключили соглашение на информационное взаимодействие 331 компания, из них 53 компании направили 73 декларации соответствия. К учету принято 67 деклараций.

Как передает корреспондент «Российского судоходства», об этом в ходе X Международного форума «Транспортная безопасность» заявил начальник Управления государственного морского и речного надзора Ространснадзора Андрей Забурденко.

В настоящее время Ространснадзор ведет тесное сотрудничество с поднадзорными субъектами. Ведется работа по улучшению и модернизации системы.

Докладчик напомнил, что Ространснадзору было предложено провести эксперимент по созданию системы «непрерывного мониторинга» состояния безопасности в предприятиях транспортного комплекса.

С 15 июля 2019 года Госморречнадзор реализует пилотный проект.

РОСМОРПОРТ

ЛЕДОКОЛЫ ГОТОВЯТСЯ К ЗИМЕ

В рамках подготовки к периоду ледокольных проводок Росморпорт проводит ремонтные работы ледокольного флота.

ФГУП «Росморпорт» проводит подготовку ледокольного флота к ледокольным проводкам в период зимней навигации 2020–2021 годов. В настоящее время 15 ледоколов предприятия технически подготовлены к работе. Это ледоколы «Капитан Зарубин», «Капитан М. Измайлов», «Семен Дежнев», «Капитан Плахин», «Мурманск», «Москва», «Санкт-Петербург», «Капитан Сорокин», «Новороссийск», «Капитан Косолапов», «Капитан Евдокимов», «Диксон», «Капитан Чадаев», «Фанагория» и «Георгий Седов».

Ремонтные работы ледокольного флота проводятся с учетом технического состояния систем и механизмов судов в соответствии с инструкциями по эксплуатации технических средств и согласно требованиям классификационных обществ.

В настоящее время ремонтные работы в объеме очередного освидетельствования проводятся на пяти ледоколах: «Иван Крузенштерн», «Тор», «Капитан Николаев», «Капитан Букаев» и «Капитан Мошкин». Проведение ремонта ледокола «Владивосток» запланировано на октябрь 2020 года.

Доковый ремонт в объеме промежуточного освидетельствования проведен на ледоколах «Юрий Лисянский», «Капитан Демидов». Планируется доковый ремонт ледокола «Капитан Хлебников». Освидетельствование подводной части методом подводной фото- и видеосъемки выполнено на трех ледоколах: «Капитан Зарубин», «Капитан Мецайк» и «Магадан».

Докование ледоколов предприятия выполняется с использованием мощностей ЗАО «Канонерский судоремонтный завод», АО «Кронштадтский морской завод», ООО «Светловский судоремонтный завод», АО «ЦС «Звездочка», АО «Архангельский траловый флот», АО «Первомайский судоремонтный завод», ОАО «Моряк», ПАО «Славянский судоремонтный завод».

ФГУП «Росморпорт» предоставляет услуги по ледокольному обеспечению проводок судов в 15 замерзающих морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, а также услуги по ледокольному обеспечению плавания судов во льдах в иных морских бассейнах Мирового океана.

Для обеспечения ледокольных проводок судов ФГУП «Росморпорт» использует 36 ледоколов и ледокольных буксиров, в том числе: 16 линейных ледоколов, семь линейных мелкосидящих ледоколов, а также 13 вспомогательных и портовых ледоколов и ледокольных буксиров.

Ежегодно ледокольная флотилия предприятия выполняет тысячи проводок судов на акватории замерзающих портов Российской Федерации.

АЭРОВЕЗДЕХОД ПОПОЛНИЛ ФЛОТ

Флот Астраханского филиала ФГУП «Росморпорт» пополнился аэровездеходом «Нерпа».

Аэровездеход, построенный ООО «Аэроспецтранс» (Кемерово), стал 5-м разъездным судном Астраханского филиала и 31-м судном в составе всего флота филиала.

Аэровездеход относится к классу маломерных судов и представляет собой конструкцию, изготовленную из высокопрочного алюминиевого сплава. Днище и борта лыжи аэровездехода защищены листами высокопрочного полиэтилена толщиной 10 мм, между полиэтиленом и корпусом лыжи также проложен специальный упругий материал толщиной 40 мм, который предназначен для защиты корпуса от ударных нагрузок.

Кроме того, за счет применения амортизационной подвески кабины ударная нагрузка уменьшается в пять раз, что обеспечивает комфорт при движении по торосам и снегу, а также во время ледохода.

Кабина аэровездехода отапливаемая, сиденья для пассажиров расположены вдоль бортов внутри салона, что наиболее пригодно для работы на переправах, при транспортировке рабочих-вахтовиков и иных пассажиров на протяженных маршрутах.

Аэровездеход движется за счет тяги, создаваемой винтомоторной установкой, расположенной в корме судна. Рулевое управление осуществляется воздушными рулями. Аэровездеход имеет лучшее управление в сравнении с судами на воздушной подушке, что связано с особенностями конструкции лыж и расположением системы рулевого управления, хорошей остойчивостью.

Аэровездеход «Нерпа» может эксплуатироваться при температурах от –50 °С до +30 °С на любых водных пространствах — болоте, реке, озере, море с высотой волны до 1,5 м, при силе ветра до 27 м/с. Он может работать в межсезонье во время ледохода, при наличии шуги, а также в зимний период времени преодолевать торосы до 1,5 м высотой.

Аэровездеход планируется использовать во время зимней навигации для доставки на суда и участки службы навигационно-гидрографического обеспечения в акватории Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) членов экипажей судов, лоцманов, снабжения и различного оборудования.

РЕКОРДНАЯ ПРИБЫЛЬ СОВКОМФЛОТА

Чистая прибыль «Совкомфлота» в I полугодии по МСФО выросла почти в 1,5 раза — до $226,4 млн.

Чистая прибыль ПАО «Совкомфлот» в I полугодии 2020 года по международным стандартам финансовой отчетности МСФО выросла в 1,49 раза — до $226,4 млн. Как указано в сообщении компании, выручка за тот же период возросла на 19,8% — до $951,3 млн.

За отчетный период газовоз «Кристоф де Маржери» стал первым в истории крупнотоннажным грузовым судном, совершившим транзитный переход по трассе Севморпути (СМП) в восточном направлении в мае, на два месяца раньше традиционного срока начала летней навигации в восточном секторе Арктики, тем самым существенно расширив навигационное окно для транзитного плавания в акватории СМП.

В состав флота СКФ был принят газовоз «СКФ Лаперуз». Судно отфрахтовано концерну Total на основании долгосрочного тайм-чартера. Еще два судна данной серии, отфрахтованные концерну Royal Dutch Shell, планируются к приемке в 2020 году.

СКФ стал лауреатом премии международного издания Marine Money: «Сделкой года» в категории Project Financing («Проектное финансирование») было признано кредитное соглашение на сумму $176 млн для рефинансирования газовозов «Гранд Анива» и «Гранд Елена».

Использование газомоторного (СПГ) топлива в качестве основного при эксплуатации «зеленых» танкеров серии «Проспект Гагарина» позволило в отчетном периоде существенно — на 14,2 тыс. тонн — снизить объем выбросов углекислого газа в атмосферу по сравнению с аналогичными танкерами на дизельном топливе.

Генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов подчеркнул: «СКФ достиг запланированных на отчетный период производственных и финансовых показателей. Показатель EBITDA за последние 12 месяцев впервые в истории компании превысил $1 млрд.

Продуманный баланс долгосрочных и краткосрочных контрактов, рациональное географическое распределение флота позволили СКФ максимально эффективно использовать период высоких фрахтовых ставок.

Конъюнктура рынка морской транспортировки энергоносителей в 1-м полугодии отличалась высокой волатильностью. Наряду с традиционной сезонной составляющей, влияние на уровень фрахтовых ставок оказывали экзогенные факторы нерыночного характера, а также резкие колебания цен на нефтяном рынке, вызванные изменением условий соглашения ОПЕК+. В краткосрочной перспективе это способствовало росту спотовых и тайм-чартерных ставок, что позволило СКФ увеличить портфель срочных контрактов.

Важно отметить, что СКФ продолжил поступательный рост индустриального бизнеса, доходность которого зафиксирована на долгосрочной основе и не зависит от рыночных колебаний. Тайм-чартерные доходы от работы флота в газовом и шельфовом сегментах за отчетный период выросли на 10% и составили $342 млн. Общий объем будущей законтрактованной выручки на конец отчетного периода составил рекордные для СКФ $12,8 млрд.

Благодаря своевременно принятым мерам пандемия коронавируса не оказала существенного влияния на деятельность компании. СКФ обеспечил защиту здоровья работников в море и на берегу. Внедрение цифровых технологий позволило СКФ поддерживать стабильность управления флотом и непрерывность бизнес-процессов предприятия. Более того, в этот непростой период СКФ приступил к реализации масштабной программы профессиональной подготовки плавсостава для эксплуатации арктических газовозов нового поколения, которые планируются к приемке в состав флота начиная с 2023 года».

Председатель Совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк отметил: «Совет директоров удовлетворен итогами работы предприятия в 1-м полугодии 2020 года. СКФ в полном объеме достиг целей, поставленных акционером на отчетный период. Компания добивается высоких финансовых показателей четвертый квартал подряд. Отрадно отметить, что в непростых для операционной деятельности условиях предприятие целенаправленно и последовательно реализует планы развития, предусмотренные утвержденной в мае прошлого года Стратегией СКФ-2025, успешно наращивает свои компетенции в ключевых направлениях деятельности, таких как морская перевозка сжиженного газа в сложных климатических условиях, а также в области внедрения в практику эксплуатации крупнотоннажных танкеров новых, более экологически чистых видов топлива».

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

КЛЮЧЕВЫЕ ФИНАНСОВЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО ИТОГАМ 1-ГО ПОЛУГОДИЯ 2020 ГОДА

(Млн долл. США)	1-е полугодие 2020	1-е полугодие 2019	96
Выручка	951,3	794,1	+ 19,8
Выручка на основе ТЧЭ (тайм-чартерного эквивалента)	782,7	594,0	+31,8
EBITDA*	578,6	374,0	+54,7
Чистая прибыль	226,4	91,0	+ 148,8

* Прибыль до уплаты процентов, налога на прибыль, износа и амортизации на скорректированной основе.

ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ КРУПНЫХ ПРОЕКТОВ

Правительство России работает над выпуском инфраструктурных облигаций.

Правительство России работает над выпуском инфраструктурных облигаций для реализации крупных проектов в сфере жилищного и транспортного строительства. Об этом в ходе совещания с членами правительства президента России Владимира Путина доложил заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин, следует из опубликованной Кремлем стенограммы заседания.

«Мы сейчас занимаемся работой по выпуску инфраструктурных облигаций для реализации крупных проектов в сфере жилищного и транспортного строительства. С Максимом Станиславовичем Орешкиным, с Минфином, Минстроем, Минэкономразвития подготовили предложения…» — сказал Марат Хуснуллин.

«Что касается инфраструктурных облигаций, то мы уже об этом говорили, обсуждали. Конечно, это очень хороший инструмент, его аккуратно, но нужно использовать, расширять его использование. Повторяю еще раз, аккуратно, спокойненько, с обеспечением устойчивости, стабильности и прозрачности всего этого процесса»,— сказал Владимир Путин.

На совещании также шла речь о дебюрократизации капитального строительства, пересмотре, сокращении и упрощении соответствующих СНиПов.

РАЗМЕСТИТ В ОКТЯБРЕ

«Росморпорт» планирует разместить облигации на 4 млрд руб.

ФГУП «Росморпорт» планирует разместить облигации на 4 млрд руб. до конца октября 2020 года. Об этом журналистам сообщил генеральный директор предприятия Андрей Лаврищев.

Ранее сообщалось о прохождении предприятием тестирования для присвоения кредитного рейтинга. Рейтинговое агентство «Эксперт РА» подтвердило рейтинг кредитоспособности ФГУП «Росморпорт» на уровне ruAAA. Прогноз по рейтингу — стабильный.

Рейтинг кредитоспособности нефинансовым компаниям присвоен по российской национальной шкале и является долгосрочным.

ПОПАСТЬ В «ДЕСЯТКУ»

ОСК планирует докапитализировать «Машпромлизинг» до 100 млрд рублей.

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) до конца 2020 года завершит корпоративные процедуры по докапитализации АО «Машпромлизинг». Об этом, отвечая на вопрос «Российского судоходства» в Астрахани после церемонии спуска на воду танкера-химовоза «ПортНьюс» (строится на АСПО для ООО «Волготранс», проектант Невское ПКБ), сообщил генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

«Очень важно заметить, что те корпоративные процедуры, которые мы закончим до конца этого года, позволят нам иметь кэптивную лизинговую компанию, которая войдет в десятку крупнейших лизинговых компаний по размеру своего капитала. Это, безусловно, говорит о том, что у нас будут развязаны руки для принятия решений по размещению новых заказов и, соответственно, поиску клиентов»,— сказал глава ОСК.

По информации ИАА «ПортНьюс», капитализация Машпромлизинга составит около 100 млрд руб.

Рахманов уверен, что использование лизинговых механизмов при экспорте откроет для корпорации новые рынки.

«В перспективе нам согласовало правительство использование лизинговых механизмов при экспорте, что открывает нам внешний рынок,— пояснил он.— Понимая важность Каспийского моря и важность Астрахани как ключа к водной артерии, связывающей прикаспийские государства, мы сможем здесь реализовывать крайне амбициозные задачи».

«Машпромлизинг» (ЗАО «Гознак-лизинг» до ноября 2018 года) является отраслевой компанией, развивающей лизинг судов гражданского назначения в Российской Федерации. Компания была основана в июне 2002 года. В ноябре 2017 года во исполнение Указа Президента РФ общество вошло в состав Объединенной судостроительной корпорации.

№9 (13015)
15 сентября 2020 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

БУДУЩЕЕ СУДОХОДСТВА ИЛИ УЗКАЯ НИША?

Электродвижение позволяет не только автомобилям, но и судам соответствовать самым жестким экологическим стандартам. В Скандинавии уже активно используются электропаромы, а в России построено первое прогулочное судно «на батарейках». В Объединенной судостроительной корпорации утверждают, что будущее судостроения — за электротягой. Но есть ряд нерешенных вопросов.

СТОИМОСТЬ ВЫСОКАЯ — МОЩНОСТЬ НИЗКАЯ

Применение электродвижения на судах позволяет им соответствовать самым жестким экологическим стандартам по вредным выбросам: как действующим, так и ожидающимся. При этом судно «на батарейках» не производит шума от двигателя и вредных выбросов.

«Электродвижение на самом деле — будущее всего мирового судостроения,— поделился с «ПортНьюс» своим мнением генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов.— На самом деле это очень сильно упрощает конструкцию судна и дает много других преимуществ».

Загвоздка, по словам главы ОСК, заключается в том, что стоимость аккумуляторов продолжает оставаться высокой, в то время как мощность — слишком низкой для массового внедрения на гражданском флоте.

Учитывая этот аспект, логично применять электродвижение на небольших прогулочных судах, которым не нужна ни большая мощность двигателей, ни большая автономность, зато важно отсутствие шума двигателя и неприятного запаха отработанного топлива.

В России в августе 2020 года в Санкт-Петербурге был спущен на воду первый электрокатамаран EcoVolt. Судно и правда небольшое: пассажировместимость — до 86 человек; экипаж — два человека, дальность хода — до 10 часов (до 140 км), скорость — до 7,5 узлов (14,5 км /ч). Этих характеристик вполне достаточно для прогулок по городским рекам и каналам.

Кроме того, компания «ВодоходЪ» подписала контракт на поставку пяти скоростных катамаранов Ecocruiser пассажировместимостью до 120 пассажиров, которые будут ходить от Дворцовой набережной Санкт-Петербурга до Петергофа, то есть станут заменой традиционным «Метеорам».

Говоря о преимуществах и недостатках таких судов в сравнении с традиционными высокоскоростными судами на подводных крыльях, председатель совета директоров ООО «ВодоходЪ» Виктор Олерский отметил, что, хотя электросудно не сможет развить такую же высокую скорость, как «Метеор», экономически его строительство более оправданно.

«В части электродвижения мы двигаемся в этом направлении. Начинаем с экскурсионного флота: это замена «Метеоров». Да, конечно, это не 30 узлов, а 20 узлов, но все равно это шаг вперед. Очевидно, что сегодня повторить «Метеор» (как и «Комету») хоть и можно технически, но невозможно экономически. Решение — только электродвижение и ничего другого»,— сказал глава судоходной компании в ходе пятого вебинара ИАА «ПортНьюс» «От Волги до Енисея: не станет ли белый теплоход на реке ретро-картинкой?».

Если же говорить о грузовом флоте, то здесь ситуация выглядит намного сложнее. Крупнотоннажным грузовым судам требуются мощные двигатели и большая автономность плавания, что в настоящее время практически нереализуемо с точки зрения электродвижения ни технически, ни экономически.

НАДЕЖДЫ ОСК ПИТАЕТ

Тем не менее работа над этим вопросом ведется как за границей, так и в России. Так, компания e5 Lab (Япония) в августе 2020 года сообщила о том, что приступила к разработке типовых проектов электросудов ROBOSHIP.

В настоящее время проектируется два типа электросудов: тоннажем 499 тонн и 749 тонн. Утверждается, что они будут способны развивать такую же скорость и иметь такую же автономность, что и обычные суда аналогичного тоннажа, используя аккумуляторы большой емкости в комбинации с дизель-электрическим генератором.

Предполагается, что данные суда позволят сократить трудозатраты экипажа, а также снизить риск механических поломок и стоимость содержания. Затраты на строительство данных судов, как ожидается, будут на 5% ниже, чем обычных судов аналогичного тоннажа.

Со своей стороны, Алексей Рахманов также сообщил, что в России ведется работа над увеличением мощности судовых аккумуляторов и снижением их стоимости. «Мы надеемся на то, что ключевые производители и люди, которые работают в этой сфере, нам такого рода решение скоро покажут»,— отметил глава ОСК.

Тем не менее, даже если подобные проекты удастся реализовать технически и экономически, предполагаемый тоннаж судов будет слишком мал для массового использования в грузовом сегменте.

В связи с этим нам представляется, что в обозримом будущем применение электродвижения в судоходстве и судостроении хоть и будет развиваться, но все же в достаточно ограниченных масштабах и довольно узких нишах.

Скорее всего, это будут небольшие туристические и прогулочные суда, небольшие паромы, суда портофлота и, возможно, речные и река-море грузовые суда. Разумеется, все они должны быть обеспечены доступом к станциям подзарядки, кроме того, у операторов подобного флота возникнет непростой вопрос с утилизацией отработанных аккумуляторов. Необходимость создания соответствующей инфраструктуры является дополнительным препятствием на пути «электрификации» судоходства.

ИНФРАСТРУКТУРА

СТАНЦИИ ЗАРЯДНЫЕ: БЕРЕГОВЫЕ И ПЛАВУЧИЕ

В Санкт-Петербурге намерены создать инфраструктуру для пассажирских электросудов.

Концепцию внедрения пассажирских судов на электродвигателе на водных маршрутах Санкт-Петербурга представили вице-губернатору Санкт-Петербурга Максиму Соколову на выездном совещании, которое прошло на пассажирском судне на электродвигателе Ecovolt. Об этом сообщила пресс-служба городского правительства.

Концепцию разработала Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области совместно с ООО «НПК «Морсвязьавтоматика». Одной из основных целей реализации Концепции является создание зарядной инфраструктуры для судов на электротяге. Сейчас, по словам первого заместителя руководителя Дирекции Михаила Громова, от ПАО «Ленэнерго» получены исходные данные на проектирование устройства 16 береговых и плавучих зарядных станций мощностью от 150 до 2 мВт с подключением к сетям электроснабжения. В ходе работы в том числе были предложены шесть основных маршрутов для их обслуживания судами, работающими на электротяге.

Уже разработан перечень мер государственной поддержки для трех типов судов: Cityvolt, Ecovolt, Ecocruiser. В качестве основных мер поддержки рассматриваются такие, как предоставление субсидий из федерального бюджета производителям электрических судов, бессрочное обнуление ставки налога на имущество и транспортного налога, установление льготной стоимости электроэнергии, выбираемой судами на зарядных станциях, временное обнуление тарифа на пользование причальной инфраструктурой для судов на электротяге, реализация программы льготного лизинга судов на электротяге.

Участниками совещания было предложено запустить процедуру внесения изменений в нормативно-правовые акты на региональном уровне.

Председатель Комитета по транспорту Кирилл Поляков отметил, что судно на электротяге может быть использовано различными исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга, в том числе для межведомственных осмотров акватории и прибрежной территории.

В ходе совещания Максим Соколов поддержал внедрение Концепции, отметив, что правительство Санкт-Петербурга будет оказывать необходимую поддержку для ее дальнейшей реализации.

Как сообщалось ранее, 27 июня 2020 года в Санкт-Петербурге состоялся торжественный спуск на воду катамарана Ecovolt. Это первое в России электрическое пассажирское судно, построенное коллективом ООО «НПК «Морсвязьавтоматика» в сотрудничестве с Министерством промышленности и торговли РФ. На его разработку и строительство ушло 1,5 года.

Судно предназначено для речных туристических прогулок. Оно вмещает 60 пассажиров и способно пройти восемь часов по маршруту без дополнительной зарядки с крейсерской скоростью до 7 узлов. Максимальная скорость может быть увеличена до 15 узлов.

ПАРОМЫ

НА ЭКОЛОГИЧНОМ ТОПЛИВЕ

«Зеленый» паром «Маршал Рокоссовский», способный работать как на низкосернистом дизельном топливе, так и на СПГ, спустили на воду.

Строящийся по заказу ФГУП «Росморпорт» автомобильно-железнодорожный 200-метровый паром имеет ледовый класс Arc4 и будет работать на линии Усть-Луга — Балтийск (морской порт Калининград). Судно строится по поручению Правительства России за счет собственных средств ФГУП «Росморпорт».

Строительство ведется в кооперации верфи Kuzey Star Shipyard и ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). Параллельно в кооперации строится второе судно для этой линии — паром «Генерал Черняховский».

Ввод в эксплуатацию этих паромов позволит обновить флот, занятый на значимой для страны переправе, отметил в ходе торжественной церемонии спуска заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов: «Ввод в эксплуатацию паромов позволит существенным образом обновить флот, занятый на данной стратегически важной для страны переправе, переориентировать часть грузопотока, в настоящее время следующего в Калининградский регион и из него через территорию стран-соседей, а также обеспечить перевозку грузов в объемах, необходимых для внутреннего потребления».

Проект CNF19M, разработанный Морским Инженерным Бюро, соответствует всем современным нормам по обеспечению экологической безопасности. Например, проектом предусмотрена установка обработки балластных вод.

«Примечательно,— добавил Стругов,— что мы становимся первопроходцами. Подобных «зеленых» паромов — работающих как на низкосернистом дизельном топливе, так и на СПГ — в России на сегодня нет. Использование экологически чистого топлива позволит уменьшить выбросы в атмосферу углекислого газа на 20–30%, оксидов азота — свыше 90%, оксидов серы и сажи — на 100% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе. Это наш вклад в сохранение экологии, в создание благоприятной окружающей среды для будущих поколений».

Оба парома для линии Усть-Луга — Балтийск названы в честь выдающихся советских полководцев: дважды Героя Советского Союза Константина Рокоссовского — единственного в истории Советского Союза маршала двух стран: СССР и Польши и дважды Героя Советского Союза, генерала армии Ивана Черняховского. В период Великой Отечественной войны маршал Константин Рокоссовский в том числе командовал Восточно-Прусской наступательной операцией, в ходе которой был освобожден город Кенигсберг (ныне — Калининград).

Правнучка героя Ариадна Рокоссовская передала поздравления от семьи маршала: «Низкий поклон и сердечная благодарность всем, кто причастен к увековечению памяти о маршале Советского Союза Константине Константиновиче Рокоссовском. Для нас — его детей, внуков и правнуков — это высокая честь и большая радость. Константин Константинович всегда восхищался мужеством и отвагой моряков и считал флот одной из важных составляющих мощи нашей Родины. Желаем экипажу парома удачи, безаварийного плавания и семь футов под килем!»

Судно предназначено для перевозки железнодорожных составов российского стандарта с шириной колеи 1520 мм, а также других накатных грузов, включая опасные грузы, до 30 рефконтейнеров (20-футовых).

Конструктивные особенности парома:

- пропульсивная (движительная) установка судна в составе двух винтов регулируемого шага и трех подруливающих устройств обеспечивает высокую маневренность и управляемость;
- выбранная ширина парома позволяет использовать максимальную производительность аппарелей в портах Балтийск и Усть-Луга (эксплуатирующиеся паромы имеют меньшую ширину);
- судно соответствует всем современным нормам по обеспечению экологической безопасности окружающей среды, в том числе предусмотрена установка обработки балластных вод;
- предусмотрено оборудование судна аппаратурой внутрисудовой и внешней связи, а также навигационным оборудованием, соответствующими всем современным требованиям, в жилых и общественных помещениях есть выход в Интернет, а также ТВ-трансляция;
- объем автоматизации (в соответствии с правилами РС) позволяет эксплуатацию механической установки парома без постоянного присутствия обслуживающего персонала в машинных помещениях и на центральном посту управления с применением компьютерной интегрированной системы управления и контроля.

Основные технические характеристики судна:
Класс Российского морского регистра судоходства (РС) — КМ Arc4 AUT1-ICS OMBO ECO GFS Ro-ro ship. Длина наибольшая — 199,9 м, ширина — 27 м, высота борта до ВП — 14,7 м, осадка по ЛГВЛ — 6 м, скорость хода на чистой воде — 16,5 узлов.

ГАЗОВОЗЫ

ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ — «АРКТИК СПГ 2»

ООО «СМАРТ СПГ» при участии ВЭБ.РФ разместили на ССК «Звезда» заказы на 10 газовозов для «Арктик СПГ 2».

ООО «Современный морской арктический транспорт СПГ» (ООО «СМАРТ СПГ» — совместное предприятие ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК») заключило с группой ВЭБ.РФ и ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» пакет соглашений на строительство десяти арктических газовозов ледового класса Arc7. Одновременно компания «СМАРТ СПГ» заключила с ООО «Арктик СПГ 2» долгосрочные тайм-чартерные договоры на эксплуатацию этих судов в рамках проекта «Арктик СПГ 2», говорится в сообщении пресс-службы ПАО «Совкомфлот».

Таким образом, к настоящему моменту подписаны все необходимые документы на строительство, финансирование с передачей в лизинг и последующую эксплуатацию 15 арктических газовозов для обслуживания проекта «Арктик СПГ 2». Договоры финансирования и отфрахтования пилотного танкера этой серии группа «Совкомфлот» заключила в 2019 году, контракты еще на четыре судна компания «СМАРТ СПГ» заключила в январе 2020 года.

«Подписанные в течение 2019–2020 годов соглашения на строительство и последующую эксплуатацию 15 газовозов позволят обеспечить участие российских судоходных компаний в транспортировке стратегически важных для экономики РФ грузов, генерируемых крупными нефтегазовыми проектами в российской Арктике, будут способствовать дальнейшему развитию отечественных компетенций в области ледового плавания и созданию свыше 850 новых рабочих мест для российских моряков,— сказал Игорь Тонковидов, генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот».— Все суда серии будут полностью укомплектованы именно российскими экипажами. Вызывает удовлетворение, что многолетний опыт «Совкомфлота» по управлению судами в сложных ледовых условиях был взят за основу при проектировании арктического газового флота нового поколения, который будет активно способствовать выполнению национальных планов по увеличению грузопотока в акватории Севморпути».

Все 15 газовозов серии будут зарегистрированы под государственным флагом Российской Федерации, наблюдение за их строительством будет осуществлять Российский морской регистр судоходства (РС).

СПАСШЛЮПКИ

СТЕКЛОПЛАСТИКОВЫЕ САМОВОССТАНАВЛИВАЮЩИЕСЯ

Испытания опытных образцов отечественных стеклопластиковых спасательных шлюпок завершатся до конца 2020 года.

АО «Нордик Инжиниринг» до конца текущего года завершит испытание отечественных опытных образцов стеклопластиковых самовосстанавливающихся спасательных шлюпок, сообщили «Российскому судоходству» в АО «Нордик Инжиниринг».

Как рассказали в компании, проектирование первой российской стеклопластиковой шлюпки выполнило АО «Нордик Инжиниринг» по заказу Минпромторга России «Проектирование и создание опытных образцов стеклопластиковых самовосстанавливающихся спасательных шлюпок».

Всего ОКР предусматривает создание четырех шлюпок вместимостью 37 и 55 человек каждая в двух исполнениях: конвенционная и огнезащищенная. В огнезащищенном исполнении шлюпка дополнительно оборудуется автономной системой воздухоснабжения, обеспечивающей дыхание людей и бесперебойную работу главного двигателя в полностью закрытой шлюпке, а также системой орошения наружных поверхностей шлюпки. «Строительство и испытание всех шлюпок будет завершено до конца текущего года»,— отметили в компании.

При строительстве освоен метод вакуумной инфузии, не имевший до настоящего времени широкого применения у российских судостроительных предприятий.

Материалом корпуса шлюпки послужил стеклопластик на основе эпоксивинилэфирной огнестойкой смолы производства ООО «ДУГАЛАК» (г. Ярославль). Этот материал прошел испытания на воспламеняемость и огнестойкость в присутствии представителей ФАУ «Российский морской регистр судоходства» и экспертных организаций.

Напомним, Минпромторг России в 2018 году включил позицию «Шлюпбалки и шлюпки спасательные» в план импортозамещения, чтобы к 2026 году снизить долю иностранных поставок в данном сегменте до 30%. В 2018 году начались опытно-конструкторские работы. Проектирование первой российской стеклопластиковой шлюпки выполнило АО «Нордик Инжиниринг».

По экспертным оценкам, с учетом масштабного обновления танкерного флота на производственных мощностях СК «Звезда», а также ужесточения требований к оснащению судов судовым комплектующим оборудованием российского производства с целью признания его российским (в соответствии с постановлением Правительства РФ от 17 июля 2015 г. № 719), в ближайшие пять лет в России будут востребованы 120 ед. аварийно-спасательных шлюпок различной модификации.

№9 (13015)
15 сентября 2020 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

СМП

ПО ПУТИ ЛЕДОВОГО СОПРОТИВЛЕНИЯ

ОБЪЕМЫ РАСТУТ

По трассам Северного морского пути (СМП, Севморпуть) за январь — август 2020 года перевезено 20,47 млн тонн грузов, что на 3,3% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает Федеральное агентство морского и речного флота со ссылкой на данные Администрации Северного морского пути.

Транзитные перевозки по СМП составили около 400 тыс. тонн.

За отчетный период выдано 782 разрешения на плавание в акватории СМП (+16% к аналогичному периоду прошлого года), в том числе 123 — судам под иностранным флагом (на 53% больше, чем за этот период в 2019 году).

ГОТОВЫ «РАСКАТЫВАТЬ» ЛИНИЮ

Увеличить количество рейсов атомного контейнеровоза «Севморпуть» между Дальним Востоком и северо-западными регионами страны планируется в 2021 году. Об этом сообщил заместитель директора Дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко в ходе выездного совещания Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, которое прошло на Камчатке. Об этом говорится в сообщении дирекции СМП Госкорпорации «Росатом».

«В будущем году стоит задача осуществить уже до 4 рейсов. Мы готовы «раскатывать» эту линию начиная из Санкт-Петербурга, с возможными заходами в порты Мурманск и Петропавловск-Камчатский, до Владивостока. Для этого необходимо решать инфраструктурные проблемы. Речь идет о сложностях при заходе такого большого судна, как «Севморпуть» с осадкой свыше 10 метров.

Особенно важна обратная загрузка. Тут многое зависит от потребностей регионов Дальнего Востока и грузоотправителей Европейской части России. Помимо рефрижераторных контейнеров на борту судна могут перевозиться как генгрузы, так и грузы для нужд жизнеобеспечения»,— сказал Максим Кулинко.

Кстати, напомним, 8 сентября атомный контейнеровоз «Севморпуть» вышел из Петропавловска-Камчатского в Санкт-Петербург по Северному морскому пути с грузом мороженой рыбопродукции. На борту было 206 рефрижераторных контейнеров общим весом 6,5 тыс тонн. Рейс выполняется в рамках исполнения поручения Президента России от 7 июня 2020 года о проработке вопроса снижения стоимости рыбной продукции путем уменьшения затрат на ее доставку из регионов Дальнего Востока в Европейскую часть России, используя Северный морской путь.

СКОРО КРУГЛОГОДИЧНО...

Развитие Северного морского пути (СМП, Севморпуть) будет происходить в три этапа. Как сообщает Дирекция СМП Госкорпорации «Росатом», об этом заявил заместитель директора Дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко на том же совещании.

«Сейчас первый этап, когда мы настраиваем каботажные контейнерные перевозки по этой линии. С 2025 по 2030 год — это организация круглогодичного судоходства. И с 2030 по 2035 год считаем, что должен быть создан конкурентоспособный международный национальный транспортный коридор»,— сказал Максим Кулинко.

...И ДАЖЕ РАНЬШЕ

Согласно другому экспертному мнению, в восточном направлении круглогодичные проводки судов по Севморпути на регулярной основе возможны уже с 2023 года. Для этого требуется ввести в эксплуатацию ледоколы «Арктика», «Урал» и «Сибирь».

Такое мнение, отвечая на вопрос «Российского судоходства», высказал в ходе X Международного форума «Безопасность на транспорте» в Санкт-Петербурге начальник отдела безопасности мореплавания ФГУП «Атомфлот» (входит в ГК «Росатом») Сергей Стрельников.

По его словам, в настоящее время для осуществления регулярных круглогодичных проводок не достаточно ледоколов. В этом году в состав флота «Атомфлота» поступит головной ледокол «Арктика» проекта 22220, а до 2023 года еще два ледокола — «Урал» и «Сибирь». Это позволит закрыть потребности в ледокольном сопровождении судов на трассах СМП на протяжении всего года.

Стрельников напомнил, что в мае текущего года ледокол «Ямал» совершил удачную проводку танкера «Кристоф де Маржери» (ПАО «Совкомфлот»). Это был самый ранний рейс в восточном направлении.

Как отметил ранее в своем интервью «Российскому судоходству» генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, компания ожидает, что «в будущем использование атомных ледоколов следующего поколения — тип ЛК-60 проекта 22220, которые сейчас находятся на этапе строительства и превосходят «Ямал» по мощности и ширине корпуса, — позволит дополнительно повысить эффективность ледокольной проводки судов и сократить время транзитного плавания по Севморпути».

НА АРКТИЧЕСКИХ РЕКАХ

ЗАВОЗ — НА КОНТРОЛЕ

В Якутии отгружено почти 80% от плана навигации-2020.

В Якутии на 9 сентября 2020 года при плане 1 238,7 тыс. тонн отгружено 986,6 тыс. тонн, или 79,7% от плана навигации, доставлено 876,5 тыс. тонн, или 70,8% от плана, отметил заместитель председателя Государственного комитета по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения (Госкомобеспечения) Республики Саха (Якутия) Дмитрий Местников на заседании оперативной группы по координации завоза грузов в период навигации. Об этом сообщила пресс-служба ведомства.

На контроле находится навигация на арктических реках республики. При плане 323,3 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов отгружено 296,4 тыс. тонн, или 91,7% от плана, доставлено 208,7 тыс. тонн, или 64,6% от плана.

В связи со снижением уровней воды менее проектных значений по опорному водопосту Юбилейный, Нижнеянск и снижением глубин на участке реки Яна поселок Усть-Куйга — мыс Уэдей менее гарантированной величины, на основании статьи 77 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, с 4 сентября 2020 года введено ограничение по осадке судов на участке реки Яна от поселка Усть-Куйга до мыса Уэдей.

С учетом представленной информации основных заказчиков, отмечена необходимость оперативной отгрузки угля с угольного разреза Джебарики-Хая, а также держать на особом контроле завоз сырой нефти для нужд Момского района в поселок Белая Гора, в данный момент все суда находятся в пути.

ПОД СГОННЫМИ ВЕТРАМИ

Флотом ПАО «ЛОРП» за 8 месяцев отправлено 987 тыс. тонн грузов.

В целом по ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) в январе — августе 2020 года отправлено 987 тыс. тонн грузов (74% от годового плана), в том числе 280 тыс. тонн нефтепродуктов наливом, 707 тыс. тонн сухогрузов. Об этом сообщает газета «Ленский водник».

План августа выполнен.

Первые генгрузы на Колыму доставил теплоход «Капитан Шандровский», на борту которого более 1,4 тыс. тонн техники, оборудования и контейнеров. Теплоход «Сибирский» загрузил в Зеленом Мысе более 3,5 тыс. тонн каменного угля назначением на Певек, после данного рейса теплоход планируется на распаузку морского судна «Игорь Ильинский». В данной распаузке задействован теплоход «Капитан Слобожанин», который завершает погрузку и направляется в Зеленый Мыс под выгрузку техгрузов.

На Индигирке теплоход «Енисей» завершает доставку каменного угля до Белой Горы. «Ленанефть-2020» и «Ленанефть-2041» продолжают на Индигирку доставку нефтепродуктов.

Теплоход «Капитан Марков» стоит в ожидании воды на баровом участке Яны для доставки каменного угля в Нижнеянск, где бушует непогода и «работают» ветра сгонного направления. Также в ожидании находятся «Капитан Орлов» с генгрузами и «Ленанефть-2032». На Яне идет снижение уровней воды, по этой причине буксиры не могут продолжать доставку каменного угля до Усть-Куйги. Но продолжают работу танкеры: «ТО-1552» доставил нефтекотельное топливо для ГУП ЖКХ и «СПН-703» — нефтепродукты для АО «Теплоэнергосервис» в Усть-Куйгу.

В текущую навигацию завоз грузов в арктические районы предстоит выполнить в объеме 300 тыс. тонн. Отправлено 272 тыс. тонн (90%), доставлено 190 тыс. тонн. Завоз грузов на реки Арктики идет в плановом режиме. Приняты к перевозке все предъявленные объемы, определен флот для перевозки.

ПАССАЖИРСКИЙ ПОРТ

ОТ МАЛОМЕРНЫХ ДО БОЛЬШЕГРУЗНЫХ

«Морской фасад» будет принимать на стоянку различные виды судов — от маломерных до большегрузных.

Пандемия COVID-19 стала причиной отсутствия заходов иностранных круизных лайнеров и пассажирских паромов в 2020 году в пассажирский порт Санкт-Петербурга «Морской фасад». Как сообщили «Российскому судоходству» в управлении по связям с общественностью АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» («ПП СПб МФ»), терминал готов предоставлять инфраструктуру как для безопасной стоянки различных видов судов — от маломерных до большегрузных, так и для проведения грузопассажирских операций паромами и пассажирских операций речными теплоходами.

Общая длина причального фронта в распоряжении АО «ПП СПб МФ» составляет 3 453 погонных метра с максимальной допустимой осадкой 9,5 м. Для постановки судов доступно 15 причалов на 4 объектах инфраструктуры АО «ПП СПб МФ»: Пассажирский порт Санкт-Петербург на проспекте Крузенштерна, д. 18, «Морской вокзал» на площади Морской Славы, д. 1, а также причальные комплексы в центре Санкт-Петербурга: на Английской набережной и набережной Лейтенанта Шмидта.

ПРИЧАЛЫ

ПОДКЛЮЧАТ ГРУЗОВОЙ СЕГМЕНТ

На реках Ленобласти пассажирские причалы дополнят системой грузовых.

Систему грузовых причалов планируется создать на реках Ленинградской области в дополнение к пассажирским. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» рассказал заместитель начальника Управления Ленинградской области по транспорту Михаил Присяжнюк.

В настоящий момент построено и запроектировано более десяти новых пассажирских причалов. Благодаря соглашению между губернатором Ленинградской области Александром Дрозденко и компанией «Конт» в рамках инвестпроекта современные пассажирские причалы уже построены в Старой Ладоге, Свирьстрое, у крепости Орешек, Дубровке и Киришах. Завершено проектирование нового причала у музея-диорамы «Прорыв» в Кировске.

Грузовые причалы могут дополнить эту систему.

«Начали развиваться объекты транспортной инфраструктуры, состоялось уже практически дноуглубление, следующий этап — возможность подключения сюда грузового сегмента… Это очередной этап развития внутренних водных путей не только Ленобласти, но и всего Северо-Запада»,— сказал Михаил Присяжнюк.

По словам Михаила Присяжнюка, проектирование и согласование нового причала длится в среднем два месяца, строительство — примерно столько же. При строительстве используются щадящие технологии, так как причалы создаются среди памятников архитектуры, в исторических районах.

Напомним, всего компания «Конт» инвестировала в строительство причалов в Ленинградской области 1 млрд руб.

МАРШРУТЫ

«КОРИДОР» ДО САЙМЫ

В следующем году в Ленобласти появятся новые туристические маршруты.

В рамках проекта «Туристский коридор «Санкт-Петербург — Сайма», по данным Комитета по туризму Ленинградской области, в 2020 году откроются маршруты, объединяющие Санкт-Петербург и Ленинградскую область с четырьмя финскими городами озерного района Сайма — Савонлинной, Иматрой, Лаппеенрантой и Миккели. В 2021 году планируется строительство пассажирского причала у музея «Прорыв блокады Ленинграда» в Кировском районе Ленинградской области. Об этом сообщила пресс-служба правительства региона.

Отмечается, что событием в региональной туристической отрасли станет проект «Суворовские каналы — от забвения до туристической крепости». В настоящее время идет подготовка и обустройство новых экологических, пешеходных и велосипедных маршрутов, связанных с деятельностью знаменитого полководца Александра Суворова.

В настоящее время в регионе действуют новые причалы в поселках Невская Дубровка и Свирьстрой, на острове Ореховый, в селе Старая Ладога и городе Кириши. Большой инвестиционный проект реализован на острове Коневец и в бухте Владимирская, где были построены два причала.

ДНОУКРЕПЛЕНИЕ

ПОД ЗЕЛЕНЫМ МОСТОМ

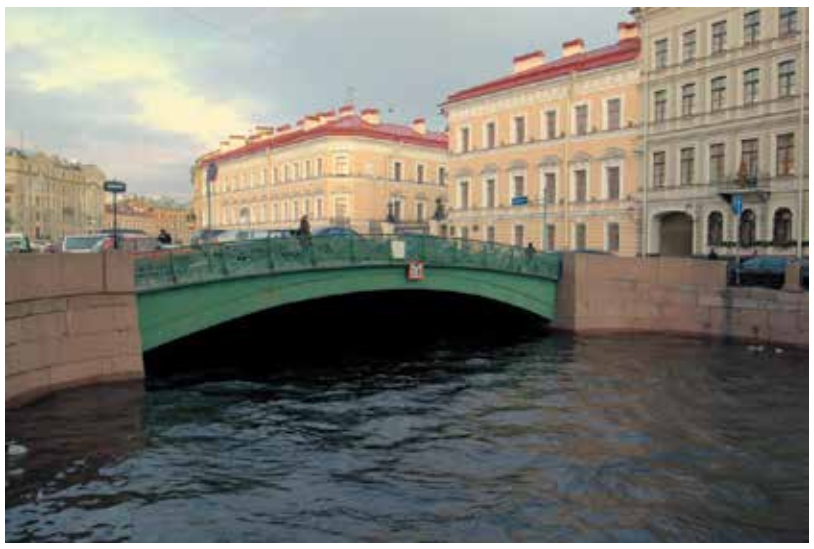
В Санкт-Петербурге закрыт для движения судов участок реки Мойка.

В связи с особенностями туристического сезона в Санкт-Петербурге начало работ по дноукреплению было запланировано на сентябрь. Это предоставило возможность осуществлять в летние месяцы судоходное движение по Мойке без ограничений с учетом популярности туристических маршрутов.

Движение судов во время ремонтных работ на участке под Зеленым мостом ограничено, закрываясь с 07:00 мск до 13:00 мск ежедневно, а с 21 сентября до окончания навигационного периода движение по Мойке на этом участке будет закрыто круглосуточно. Движение судов будет осуществляться через Крюков канал.

Данные ограничения будут касаться только движения судов. На самом мосту и набережных полного закрытия движения для автотранспорта и пешеходов не планируется.

Подрядчику предстоит выполнить планировку русла реки и укладку универсальных гибких защитных бетонных матов. Ввиду особенностей расположения переправы и уникальности задачи, все работы будут выполняться с использование ручного труда водолазов. Специалистам предстоит на глубине около 3 метров уложить более 300 бетонных матов. Это укрепит дно под мостом, защитит русло от воздействия течения реки и наносных отложений (ил, песок, суглинок и т.д.), а также будет препятствовать обнажению исторических свай.



ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

СИЛАМИ ДВУХ РАЙОНОВ

Объем дноуглубления на Волхове превысит 15,5 тыс. тонн.

Объем дноуглубления на Волхове, по предварительным расчетам, составит приблизительно 15,5 тыс. тонн. Об этом корреспонденту «Российского судоходства» сообщил начальник Новгородского района водных путей и судоходства филиала ФГБУ «Администрация «Волго-Балт» Сергей Рябчинский.

По его словам, план работ выполнен примерно процентов на 70 — точную цифру назвать сложно, так как предварительный объем несколько отличается от фактического состояния дна. Изначально было намечено около 40 точек, требующих расчистки, потом, по результатам дополнительного обследования, добавилось еще 30 точек.

Работы проводятся силами двух районов водных путей и судоходства: Новгородского и Невско-Ладожского.

Напомним, в данный момент происходит дноуглубление на Волхове. 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. Используются современные путевые суда с многолучевыми эхолотами и мощные плавкраны. Водолазы обследуют выявленные препятствия и определяют способ работы.

№9 (13015)
15 сентября 2020 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ИНФРАСТРУКТУРА

БЕЛООМУТ: БЛАГОУСТРОЙСТВО ЗАВЕРШАЕТСЯ

На гидроузле Белоомут идет пусконаладка вентиляции административно-хозяйственного комплекса.

Пусконаладка системы вентиляции АХК осуществляется в рамках 2-й очереди реконструкции плотины гидроузла, сообщила пресс-служба Росморречфлота. Асфальтирование и комплексное благоустройство территории АХК подрядчиком полностью завершены.

Комплексная реконструкция гидроузла осуществляется в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» в соответствии с транспортной частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ).

Гидроузел Белоомут построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911–1915 годы по проекту русского инженера Нестора Пузыревского. В течение целого столетия капитального ремонта 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, капитальной плотины, автоматизированной системы управления, административно-бытового и производственных зданий, а также водозаборного узла с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки.

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

Завершение реконструкции гидроузла 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.

БЕЗОПАСНОСТЬ

ПОКА В ОПЫТНОМ РЕЖИМЕ

В Московском бассейне испытывают отечественные системы обеспечения безопасности судоходства.

ФГБУ «Канал имени Москвы» совместно с разработчиком — АО «НПП САЛЮТ» — проводит комплексное испытание надежности работы систем обеспечения безопасности судоходства в части исполнения функций диспетчерского регулирования движения судов. Об этом сообщила пресс-служба учреждения.

В 2018 году на участке входа в канал имени Москвы из Иваньковского водохранилища (г. Дубна) уже был опробован опытный конструкторский образец береговой радиолокационной станции нового типа, с сентября 2019 года началась опытная эксплуатация всего программно-аппаратного комплекса Речные информационные службы (РИС).

В конце августа 2020 года на встрече представителей Росморречфлота и администраторов бассейнов ВВП с разработчиками в ситуационном центре ФГБУ «Канал имени Москвы» отмечалось, что с середины августа 2020 года все судоводители могут самостоятельно опробовать систему РИС в опытном режиме.

При этом, согласно опросу мнений судоводителей о работе и надежности системы РИС, в целом выявлено устойчиво положительное отношение.

В акватории Московского бассейна указанная система сегодня развернута в полном объеме.

Дальнейшее использование указанных систем, подчеркнули в ФГБУ, будет иметь самые широкие перспективы в сфере повышения уровня безопасности судоходства.

ВОКЗАЛ

НОВАЯ ЖИЗНЬ СРВ

Северный речной вокзал вновь сможет принимать до 1,5 миллиона пассажиров за сезон.

Открывшийся после почти двухлетней реставрации Северный речной вокзал вновь обещает стать значимым транспортным объектом в инфраструктуре столицы, сообщается на сайте администрации Москвы. Речная навигация в московской акватории теперь будет открываться и закрываться на Северном речном вокзале.

Капитально отремонтировали все 17 причалов вокзала. Во время работ специалисты выровняли уровень дна (сейчас глубина у причалов составляет от 2,1 до 3,6 метра), расчистив его от бытового и строительного мусора. Также заменили систему отбойных устройств причаливания судов 1937 года на современную и обеспечили электроснабжение пришвартованных судов от береговой сети.

Чтобы пассажирам круизных судов было комфортно, зону посадки и высадки оградили, обустроили новые зоны досмотра, доступные и для маломобильных граждан. Кроме того, выделили отдельную зону для экскурсионно-прогулочных маршрутов — с 7-го по 12-й причал.

Теперь Северный речной вокзал может принимать или отправлять до четырех судов одновременно и до 24 судов в сутки. Как и в лучшие годы, пропускная способность вокзала составит свыше 1,5 миллиона пассажиров за сезон.

(О реставрации уникального памятника архитектуры 1930-х читайте на 12-й стр.)

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

РЕЧНЫЕ ТРАМВАИ КРУГЛЫЙ ГОД

В Москве планируют запустить круглогодичный речной транспорт. Пока предполагается запуск двух регулярных речных маршрутов.

Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов сообщил, что уже есть два самых востребованных маршрута для будущего московского речного трамвая.

«Нас не раз спрашивали про водный транспорт. С постоянным расписанием, короткими интервалами, пересадками и едиными городскими билетами. Мы хотим, чтобы речной транспорт обязательно работал круглый год. В нем будут действовать городские тарифы, карты «Тройка», соцкарты и льготы — так он будет интегрирован в городскую транспортную систему и увязан с другими видами транспорта»,— пояснил он.

По словам Ликсутова, пока предполагается запуск двух регулярных речных маршрутов: от Новоданиловской набережной до Печатников и от парка Фили до Киевского вокзала. Планирующийся интервал движения речных трамваев 4–10 минут.

Кроме того, как отметил руководитель «Мостранспроекта» Александр Поляков, с открытием Северного речного вокзала в Москве «фактически положили начало активному развитию речных круизов».

«К 2022 году планируется обновить и Южный речной вокзал. Все вместе это станет началом новой инфраструктуры от Москвы до Волги, а в границах Волжского бассейна, заметим, проживает 49% населения России. Москва обладает огромным потенциалом развития туризма через речное сообщение — потенциальный пассажиропоток может вырасти со 180 до 800 тысяч человек в год»,— добавил Поляков.

МЕНЬШЕ ВСЕГО — КРУИЗНИКОВ

На ВВП Московского бассейна пассажиропоток в навигацию-2020 составил 427,5 тыс. человек.

Пассажиропоток на внутренних водных путях (ВВП) Московского бассейна с апреля до середины сентября 2020 года, по предварительным данным, составил 427,5 тыс. человек. Об этом сообщает пресс-служба ФГБУ «Канал имени Москвы».

В том числе около 72 тыс. человек пришлось на пассажиров круизных теплоходов.

Проведено 26 397 шлюзований, через систему гидротехнических сооружений учреждения пропущено 51 842 ед. флота.

Подавляющее большинство грузов, перевозимых по водному пути — 82%,— составили минерально-строительные материалы, в навигацию-2020 их было перевезено 13 млн тонн. 10% составило промышленное сырье, порядка 7% пришлось на нефть и нефтепродукты, кроме того, по каналу шли баржи с лесом и прочими грузами.

В ФГБУ отметили увеличение в общем грузообороте объема транзитной перевозки зерна. Так, зафиксированный в сентябре показатель — 59 571 тонна — на 85,8% превышает значения аналогичного периода 2019 года.

При этом в связи с работой Муромского деревообрабатывающего комбината в дополнение к транзитному прохождению осуществляется оборот лесных грузов до г. Муром на реке Оке. В целом объем перевезенного леса вырос на 4%, составив 87 691 тонну.

Напомним, навигация в Москве и части Московского бассейна открылась для грузового и технического флота 20 апреля, пассажирская навигация по Москве-реке стартовала 23 июня.

ЧЕБОКСАРЫ

НА «ВАЛДАЕ» ДО МАРИИНСКОГО ПОСАДА

Власти Чувашии на 2021 год разрабатывают речные туристические маршруты.

Власти Чувашии планируют в 2021 году закупить скоростное судно на подводных крыльях, разработанное Центральным конструкторским бюро им. Р. Е. Алексеева для пассажирских перевозок, в том числе туристических. Об этом сообщила пресс-служба администрации главы Чувашской Республики.

Олег Николаев, врио главы Чувашии, совершил рабочую поездку в город Мариинский Посад на скоростном судне «Валдай 45Р».

«Планируем на следующий год приобрести одно такое судно, чтобы наладить туристические маршруты по направлениям Мариинский Посад и Козловка. В зависимости от того, какая будет востребованность, будем парк подобного рода техники развивать»,— сообщил Олег Николаев.

Речной трамвай рассчитан на 45 мест и может развивать скорость до 65 км/ч. От Чебоксарского речного порта до пристани Мариинского Посада «Валдай» довез своих пассажиров менее чем за час, с учетом шлюзования на Чебоксарской ГЭС.

На протяжении последних трех лет Мариинский Посад речным транспортом ежегодно посещали более 6 тыс. туристов. Исключением стал 2020 год, когда город не принял ни одного теплохода, так как из-за пандемии движение пассажирских судов по Волге было приостановлено. Однако в этом году Мариинский Посад стал победителем Всероссийского конкурса лучших проектов создания комфортной городской среды. Его проект — «Веков связующая нить» — предполагает масштабную реконструкцию городской набережной со строительством причальной стенки и реставрацией объектов культурного наследия. Общая стоимость проекта — 69 млн руб., из которых 50 млн руб. будет выделено из федерального бюджета.

По решению врио главы республики средства на подготовку проектной документации по новой набережной и причальной стенке в Мариинском Посаде выделят из республиканского бюджета.

ИРКУТСК

ПРИЧАЛ НА ЛЕНЕ

Иркутская нефтяная компания построила специальный причал для приема оборудования для завода полимеров.

Длина причала составляет 113 м, с учетом подъездных путей — 310 м. Для разгрузки крупногабаритного оборудования завершается установка двух гусеничных кранов грузоподъемностью 750 тонн каждый, сообщила пресс-служба ИНК.

Оборудование для Иркутского завода полимеров было изготовлено в Японии, Корее и Китае. В южнокорейском порту Масан оборудование было погружено на два судна усиленного ледового класса. В течение трех недель суда прошли 8,5 тыс. км по Северному морскому пути до российского Тикси, где в открытом море оборудование было перегружено на девять речных барж. Путь вниз по Лене составил 3,6 тыс. км.

В разгрузке оборудования будут задействованы около 40 человек и 52 самоходные модульные мультиколесные SPMT-тележки. С помощью тележек оборудование будет доставлено на подготовленные складские площадки на территории строящегося завода полимеров.

Самым большим оборудованием по размеру и весу из числа перевозимых являются деэтанизатор (этиленовая колонна) — длиной 81,9 м и весом 357 тонн, продувочный бункер продукта — 53,5 м и весом почти 500 тонн, реактор полимеризации — 44,5 м и весом 597 тонн.

КРАСНОЯРСК

В ЗАТОНАХ И НА РЕЙДАХ

ЕРП проводит инспекторские осмотры флота от Красноярска до Дудинки.

Енисейское речное пароходство совместно со специалистами ООО «Норникель — ЕРП» проводит инспекторские осмотры командных судов на предмет их технического содержания экипажами. Флот осматривается в затонах, на рейдах и транзитных линиях от Красноярска до Дудинки.

По словам генерального директора ООО «Норникель — ЕРП» Олега Шпагина, собственное инспектирование флота помогает добиваться максимального уровня безаварийности.

Так, летом выездная комиссия осмотрела семь ед. флота на Ангаре — на линии от Стрелки до Кокуя. Техническое состояние осмотренных судов члены комиссии оценили как хорошее. В Красноярском судоремонтном центре проинспектировано несколько судов, зашедших в затон между рейсами на профилактику или холодный отстой. Инспекторские осмотры в КСЦ продолжаются по мере захода флота в затон.

В затоне Подтесовской РЭБ проинспектированы теплоходы «Портовый-7», «БТП-605», «Капитан Угрюмов», «РТ-709», «Борис Колесников», «Михаил Мунин». Также в ходе инспекторских осмотров проверено техническое состояние двух самоходных судов Ермолаевской РЭБ флота — вспомогательных рейдовых теплоходов «Буй» и «БТ-303». В настоящее время выездная инспекторская комиссия работает на группе судов Червинской линии.

ВДСК

ОТ ТРУБОПРОВОДА ДО СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Завершена реконструкция гидротехнических сооружений Волго-Донского судоходного канала.

Завершила работу комиссия по приемке в эксплуатацию законченных объектов капитального строительства ФБУ «Администрация «Волго-Дон»: насосных станций № 31 и № 32 (агрегат № 3 и трубопровод Т-34). Об этом сообщает Росморречфлот.

Реконструкция проводилась в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

Строительно-монтажные работы выполнялись генеральным подрядчиком ООО «Специальные сварные металлоконструкции».

На насосной станции № 31 выполнены работы по реконструкции технологического оборудования и контрольно-измерительных приборов, водосброса и подводящего канала, зданий и сооружений.

Произведена замена 850 м открытого 3-ниточного трубопровода Т-34. Также реконструирована система электроснабжения и подстанция 110/10 кВ. Кроме того, произведен монтаж автоматизированной системы мониторинга состояния сооружений и оборудования насосной станции.

«Реализация масштабных работ по реконструкции, которая велась с 2014 года по заказу Администрации ВДСК, обеспечила повышение уровня безопасности и конструктивной надежности этих объектов и Волго-Донского судоходного канала в целом»,— отмечается в сообщении.

САЛЕХАРД

ЗАХВАТИТЬ И ПРИБИТЬ!

В Салехардском речном порту состоялись крупные учения по ликвидации аварийного разлива нефти.

В самом северном филиале ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» прошли тактико-специальные учения по ликвидации аварийного разлива нефти и нефтепродуктов. Участие в тренировке помимо экипажей теплоходов ЯНОУВПиС приняли специалисты АО «Салехардский речной порт» и профессионального аварийно-спасательного формирования ООО «Днепр».

Особенностью этих учений стал факт проведения их на Оби: до настоящего времени экипажи тренировались на реке Полуй. Как подчеркнули специалисты, на Оби между берегами достаточно серьезные расстояния, местами достигающие 3 километров: чтобы «поймать» нефтяное пятно, пришлось использовать два вида боновых заграждений, а теплоходам — производить специальные маневры.

«Во время проводимых тренировок перед генеральным учением мы практически учились на ходу. Какие боновые заграждения применять: пластинчатые или цилиндрические с полиэтиленовым наполнителем, по отдельности их использовать или вместе, как и куда их устанавливать и крепить. Все это нужно отработать, чтобы при возникновении аварийной ситуации оперативно принимать решение по разворачиванию оборудования в кратчайшие сроки, понимать, как нужно маневрировать судам при захвате и прибивке к берегу нефтяного пятна»,— рассказал начальник ЯНОУВПиС Роман Бублик.

Всего в учениях приняли участие около 40 человек и 15 судов. Суммарно прогнозируемый объем условно разлитых нефтепродуктов составил около 1000 тонн.

По итогам учений филиал получил оценку «отлично».

№9 (13015)
15 сентября 2020 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Александр ОГАРЕВ: «ДОН КАК БЫЛ РЕКОЙ, ТАК И ОСТАЕТСЯ...»

Ассоциация «Водный транспорт Дона» является уникальной некоммерческой организацией, уже 20 лет объединяющей представителей морского и речного транспорта по бассейново-региональному принципу. Председатель совета Ассоциации Александр ОГАРЕВ рассказал «Водному транспорту», для чего было создано объединение и какие задачи решает сегодня.

— Александр Васильевич, для чего 20 лет назад возникла потребность в объединении донских водников?

— Водный транспорт, будучи государственным в эпоху СССР, осуществлял свою деятельность в единой государственной системе, содержался и эксплуатировался государственными предприятиями — пароходствами.

В новых экономических условиях у хозяйственных структур водного транспорта возникло много проблемных вопросов, требующих новых подходов к организации деятельности и взаимодействия. Именно для комплексного решения проблем в деятельности участников транспортного процесса потребовалось создание в тот период интеллектуально-дискуссионной площадки для упорядочения и гармонизации взаимодействий хозяйственных структур водного транспорта.

Это и послужило в 1999 году мотивом для создания в Азово-Донском бассейне общественного объединения «Водный транспорт Дона». По законодательству того времени нам наиболее подходила в правовом и организационном отношении форма некоммерческого партнерства.

Инициатива флотского сообщества Азово-Донского бассейна была поддержана Администрацией Ростовской области и одобрена на выездном заседании Коллегии Минтранса России в Ростове-на-Дону в декабре 1999 года.

— Какие цели организация ставила перед собой 20 лет назад?

— С одной стороны, организация была призвана координировать деятельность предприятий и организаций воднотранспортного комплекса нашего узла: и тут в Ростове-на-Дону, и в целом в Азово-Донском бассейне. С другой стороны, она помогала определять политику взаимоотношений, сотрудничества с властными структурами. Возникало немало противоречий как между самими членами партнерства, так и с внешними структурами — для развития воднотранспортного комплекса их необходимо было решать. Одновременно мы ставили перед собой задачу решения кадровых вопросов, организации взаимодействия работодателей и учебных заведений.

— Насколько изменилась ситуация за это время?

— Мы прошли 20-летний путь. За это время менялось законодательство и условия судоходства в связи со сменой законодательства, рождались новые предприятия, какие-то закрывались, но основные функции партнерство постоянно выполняло. Для этого мы ежегодно избирали совет, который действует на общественных началах, и содержали небольшую исполнительную дирекцию за счет членских взносов. В 2015 году в связи с законодательными нюансами мы изменили форму объединения: «Водный транспорт Дона» стал ассоциацией.

Совместными усилиями мы сумели восстановить и привести в нормативные габариты водный путь в границах бассейна: и на Нижнем Дону, и на выходе на морские пути.

Нам удалось в тот период организовать круглогодичную навигацию с ледовым обеспечением и сопровождением.

Была построена вторая нитка Кочетовского гидроузла, значительно увеличившая пропускную способность водного пути на Нижнем Дону.

Наши порты — Ростов-на-Дону и Азов — получили статус международных. В новых условиях порты успешно осуществляют свою деятельность и активно развиваются. Например, только в порту Ростов-на-Дону число участников внешнеэкономической деятельности выросло с одного Ростовского порта до 23! Когда-то было всего 13 причалов, а сейчас работают 59. Это все способствовало росту грузооборота и судозаходов. Если мы начинали с грузооборота 1,5–2 млн, то сейчас в совокупности с транзитом в порту Ростов-на-Дону по итогам 2019 года было обработано без малого 23 млн тонн грузов, а с учетом Азова и Таганрога — более 36 млн тонн!

— Одна из самых острых проблем — дефицит профессиональных кадров для флота. Как она решается в Азово-Донском бассейне?

— У нас сложилась эффективная форма сотрудничества работодателей и учебных заведений. В результате объединения двух отраслевых учебных заведений в Ростове-на-Дону появился Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова как филиал Новороссийского ГМУ им. адмирала Ушакова. При прямом содействии ассоциации «Водный транспорт Дона» мы сумели организовать и в дальнейшем передали институту учебно-тренажерный центр подготовки работников плавсостава и учащихся учебных заведений к борьбе за живучесть, тушению пожаров и т.д.

Для более тесного и продуктивного сотрудничества в отраслевых учебных заведениях созданы попечительские советы, куда входят руководители крупнейших предприятий водного транспорта и представители государственных учреждений флота.

В ближайшей перспективе актуальной остается задача дальнейшего укрепления связей учебных заведений с предприятиями, особенно в части гарантированного и качественного прохождения практики и дальнейшего закрепления молодых специалистов на рабочих местах как для флотских специальностей, так и для береговых.

Кроме того, в настоящее время мы сосредоточены на организации подготовки специалистов по судоремонту и судостроению на базе одного из высших учебных заведений Ростова-на-Дону. Эта инициатива вызвана острейшим инженерным кадровым дефицитом на специализированных предприятиях.

— Как организовано взаимодействие с органами власти и другими отраслевыми ассоциациями?

— Государственным организациям не рекомендуется быть членами каких-либо объединений, поэтому руководители самых значимых структур входят в Совет ассоциации как физические лица. Я убежден, что организации государственного управления лучше чувствуют дыхание водно-транспортного комплекса через участие в деятельности сообщества, им легче реагировать на процессы, происходящие в регионе. Это взаимовыгодная схема позволяет своевременно узнавать о проблемах и оперативно реагировать на них.

Для более тесного сотрудничества и взаимопонимания с властными структурами представители Ассоциации и руководители ведущих предприятий вошли в состав Морского совета при правительстве Ростовской области. Это очень важная площадка, где постоянно рассматриваются вопросы регулирования транспортных процессов на уровне регионального правительства.

— Насколько уникальным является такое объединение предприятий водного транспорта на региональном уровне? Есть ли аналоги в других регионах?

— В России немало профессиональных объединений, наша Ассоциация является членом АПСРТ (Ассоциация портов и судовладельцев речного транспорта. — *Прим. ред.*), но на бассейновом или, вернее сказать, бассейново-региональном уровне мы, пожалуй, единственная такая организация в отрасли.

С октября 2015 года мы имеем и собственный печатный орган «Вестник Ассоциации «Водный транспорт Дона», где освещаем работу воднотранспортного комплекса и проблемные вопросы.

Одновременно мы активно сотрудничаем с ветеранской организацией — Ростовским-на-Дону морским собранием. Совместно мы работаем над укреплением флотских традиций среди молодежи, занимаемся поддержкой ветеранов, что тоже очень важно.

— Сколько организаций сегодня являются членами ассоциации?

— Количественный состав членов Ассоциации складывался по-разному. Когда-то было более 60 членов партнерства, но в силу разных, в основном субъективных, причин сегодня у нас более 30 членов.

К сожалению, какие-то компании вынуждены ограничивать свою активность на флотском рынке и даже закрываться, но каждый год вступают и новые члены.

— Какие проблемы в настоящее время наиболее остро стоят в Азово-Донском бассейне?

— Да, действительно у нас есть проблемы, которые сдерживают гармоничное развитие транспортного комплекса Азово-Донского бассейна.

Здесь в первую очередь нужно сказать о проблемах реконструкции пунктов пропуска в международных торговых портах Ростова-на-Дону и Азова, что сдерживает их работу, снижает экономическую привлекательность этих портов. К сожалению, эта тема вызывает больше всего критических стрел со стороны флотского сообщества в адрес государственных служб. Открытый в 1998 году пункт пропуска в порту Ростов-на-Дону по-прежнему функционирует по временной схеме, а ведь прошло уже более 20 лет! За это время, опираясь на опыт эксплуатации пунктов пропуска в таких портах, как Санкт-Петербург или Архангельск, можно было сделать из донских пунктов пропуска, что называется, образцово-показательные.

Самое несправедливое в этой хронически запущенной проблеме — то, что АО «Ростовский порт», будучи инициатором открытия порта для международного сообщения в Ростове-на-Дону, в одностороннем порядке уже более 20 лет несет расходы по содержанию служебных помещений, предоставляемых контрольно-надзорным органам пункта пропуска.

Внятных действий и решения этой проблемы структурами, от которых зависит реконструкция пункта пропуска в порту Ростова-на-Дону, пока нет.

Еще одна проблема Азово-Донского бассейна — обеспечение гарантированных условий судоходства и содержание водных путей Нижнего Дона, акваторий международных торговых портов Ростова-на-Дону и Азова, Азово-Донского морского канала. На внутренних водных путях этой проблемы нет, более того — даже в маловодные навигации Администрация Азово-Донского бассейна ВВП находит возможность грамотно организовать эксплуатацию участка и обеспечить безопасный пропуск груженых судов, тем самым минимизируя потери судоходных компаний, вызванные пониженными уровнями воды на лимитирующих участках реки.

С завершением строительства Багаевского гидроузла маловодные периоды перестанут отрицательно влиять на динамику судоходства и грузоперевозок в Азово-Донском бассейне. Гарантированная глубина на участке реки от Кочетовского гидроузла до Багаевского будет поддерживаться на значении 4,0 метра. И тогда лимитирующим станет устьевой участок реки, то есть акватории морских портов Ростов-на-Дону и Азов. Здесь регулярные дноуглубительные работы проводятся только на Азово-Донском морском канале.

Дноуглубление на участке от Азова до Аксая не проводилось в течение 10 лет, что привело к сужению ширину судового хода на Донецком перекате в границах ростовского порта в два раза! Судоводители стали испытывать затруднения при прохождении этого участка с интенсивным движением, особенно при пониженных уровнях воды во время сгонных ветров восточного направления.

Активная позиция флотского сообщества в части решения этой проблемы помогла как-то сдвинуть этот вопрос. В конце 2019 года Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт», в сферу ответственности которого входит содержание водного пути Нижнего Дона, выполнил дноуглубление на лимитирующем Донецком перекате, подняв 35 тысяч кубометров грунта и обеспечив навигационную глубину на этом участке 4,0 метра и навигационную ширину от 124 до 242 метров. Филиалом также разработан проект дноуглубительных работ на участке от Азова до Аксая, выполнение которых предусматривается в течение 10 лет.

Дон как был рекой, так и остается рекой, разве что цвет и форма буев, ограждающих судовой ход, изменились. Здесь нет необходимости нести огромные затраты на проектирование, строительство и обустройство причалов, молов и рейдов, так как здесь нет того воздействия суровых природных условий, которые испытывают порты, построенные именно на морском побережье. Однако после получения морского статуса портами Ростов-на-Дону и Азов реку стали считать морем, что повлекло за собой экономически и по здравому смыслу неоправданное пятикратное повышение технических требований к эксплуатации и проектированию портовых гидротехнических сооружений. Статус морского порта не должен ограничивать возможности развития портовой инфраструктуры. Это неразумно! Режим содержания и эксплуатации водного пути Нижнего Дона должен оставаться речным.

Об этом мы говорили на совместном заседании «круглого стола», в работе которого приняли участие представители флотского сообщества Азово-Донского бассейна и комитет Законодательного собрания Ростовской области по строительству, жилищно-коммунальному хозяйству, энергетике, транспорту и связи. Соответствующие письменные обращения направлены в Росморречфлот и Госдуму РФ.

Решение обозначенных проблем, как и затронутой несколько раньше проблемы дефицита профессиональных кадров для флота и береговых предприятий, позволит обеспечить привлекательность международных морских портов Ростов-на-Дону и Азов и даст стимул для дальнейшего развития их производственных мощностей.

Беседовала Елена Ткачева

НАДЕЖНЫЙ ФАРВАТЕР МАКАРОВКИ

В ГУМРФ на очную форму обучения, финансируемую за счет бюджета, зачислены 903 человека.

В Государственном университете морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова на места по очной форме обучения, финансируемые за счет бюджета, зачислены 903 человека. На места с оплатой обучения зачисление еще продолжается. Активно протекает прием на заочную форму обучения.

В 2019 году самый высокий балл ЕГЭ у поступившего в ГУМРФ — 274, специальность «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики», в 2020 году вновь впереди всех будущие моряки: у первокурсника специальности «Судовождение» — 284 балла за ЕГЭ.

В филиалы ГУМРФ и колледж по программам среднего профессионального образования на очную форму обучения поступили 829 человек: 678 — на бюджет, 151 человек будут учиться по договорам.

Согласно приказу ректора учебный год в ГУМРФ начался 1 сентября, за исключением первого курса, который приступит к занятиям с середины сентября. Утвержден смешанный режим работы: очный и дистанционный формат. Приказом ректора принят Стандарт безопасной деятельности ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, учитывающий ежедневную деятельность университета в изменившихся условиях.

Университет готов к началу очного обучения курсантов и студентов, преподаватели и сотрудники проинструктированы о мерах санитарно-эпидемиологической безопасности: в первую очередь это соблюдение масочного режима, социальное дистанцирование.

Макаровка — старейший транспортный вуз и флагман морского образования России, осуществляющий подготовку высококвалифицированных кадров в сфере водного транспорта. Университет представляет собой отраслевой научно-образовательный комплекс, в котором обучение курсантов и студентов ведется по направлениям подготовки бакалавриата, магистратуры, аспирантуры, специальностям эксплуатационного профиля, специальностям среднего профессионального образования в рамках 12 укрупненных групп направлений подготовки и специальностей.

Университет имеет восемь филиалов: Арктический морской институт имени В. И. Воронина; Московская государственная академия водного транспорта; Печорское речное училище, Воронежский, Беломорско-Онежский, Велико-Устюгский, Котласский, Мурманский филиалы. В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова учатся более 14 тыс. курсантов и студентов.

Каждый год университет выпускает более 3 тыс. специалистов, бакалавров и магистров. Численность профессорско-преподавательского — более 650 человек, из них 65% — доктора и кандидаты наук.

Полномочия учредителя осуществляет Федеральное агентство морского и речного транспорта.

ТЕПЕРЬ СПРОСИТ МОРЕ...

195 выпускников Института «Морская академия» получили дипломы. «Макаровцам» открыты дороги в крупнейшие морские компании России и зарубежья.

В последних числах августа в Институте «Морская академия» закончилось время «Ч», подводящее итог пятилетнему непростому процессу обучения. На финишную прямую вышли факультет Навигации и связи (специальности «Судовождение» и «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования») и факультет Судовой энергетики (специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики»).

Защита выпускных квалификационных работ — последняя учебная высота, которую должен взять выпускник. После сдачи государственных экзаменов именно выпускная квалификационная работа ставит точку в обучении и открывает дорогу к финишной ленточке — получению дипломов о высшем образовании. Выполняя эту работу, курсанты подтверждают свой итоговый уровень знаний, степень подготовленности, которые государственная экзаменационная комиссия оценивает по четырехбалльной системе: отлично, хорошо, удовлетворительно и — да, такое тоже случается! — неудовлетворительно.

2020 год, практически со старта шагнув в пандемию, заставил перестроить все «дорожные карты». Государственные экзамены и выпускные квалификационные работы в этом году принимались дистанционно.

«Морякам не привыкать к преодолению трудностей, поэтому и внештатная ситуация с дистанционной защитой ВКР не посадила нас на мель. Море с каждого спрашивает строго, и государственная экзаменационная комиссия, которую возглавлял заместитель капитана Большого порта Санкт-Петербург Михаил Харьюзов, строго и беспристрастно оценивала готовность курсантов к встрече с профессией. Ежедневно заслушивали 15–16 презентаций, и ораторы не разочаровали. Хорошо подготовились, молодцы!» — прокомментировал итоги декан факультета Навигации и связи Александр Бояринов.

Дипломы получили 195 выпускников Института «Морская академия».

В СЕДОВКУ НА «СУДОВОЖДЕНИЕ»

Самый высокий конкурс в ИВТ Седова был на специальность «Судовождение».

Самый высокий конкурс в Институте водного транспорта (ИВТ) им. Г. Я. Седова — филиале ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова в 2020–2021 учебном году был на специальность среднего профессионального образования «Судовождение». Об этом региональному корреспонденту «Российского судоходства» сообщили в учебном заведении.

Помощник директор ИВТ Седова Сергей Кравцов уточнил, что проходной балл на эту специальность составлял 4,5 при 90 бюджетных местах. На специальности СПО «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» нижний порог был 4,3 балла.

В новом учебном году обучение по программам среднего профессионального образования в Седовке начали 442 человека.

Конкурс на специальности высшего образования, включая бакалавриат и специалитет, составлял 4–5 человек на место в зависимости от специальности. Общее количество новоиспеченных студентов составило 77 человек.

Новый учебный год в институте начался без традиционных праздничных мероприятий в связи с угрозой распространения коронавирусной инфекции. Обучение по программам среднего профессионального образования также планируется с соблюдением дополнительных мер предосторожности. В частности, курсанты второго и третьего курсов будут учиться дистанционно, первого и выпускного (четвертого) курса — очно, но в две смены.

Кроме того, преподаватели старше 65 лет будут вести свои дисциплины дистанционно. В учебном заведении подготовлены несколько аудиторий, оборудованных экранами для трансляции лекций и практических занятий из дома.

СЕМЕРО НА ОДНО...

В РКВТ в 2020–2021 учебном году поступило 200 курсантов.

Обучение в Ростовском-на-Дону колледже водного транспорта (РКВТ) в новом 2020–2021 учебном году начали 200 курсантов-первокурсников. Об этом региональному корреспонденту «Российского судоходства» сообщил директор учебного заведения Владимир Маевский.

Он уточнил, что по итогам приемной кампании конкурс на специальности составил семь человек на место.

«В этом году традиционные праздничные мероприятия в связи с началом нового учебного года были отменены в связи с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой», — сказал Владимир Маевский.

Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта ведет историю с 1933 года, когда приказом Наркомвода СССР была образована Ростовская школа фабрично-заводского ученичества. В настоящее время учредителем РКВТ является Министерство общего и профессионального образования Ростовской области.

КАДРЫ ДЛЯ СУДОСТРОЕНИЯ БУДУТ

Южный центр судостроения и судоремонта подписал соглашение о сотрудничестве с Астраханским госуниверситетом.

АО «Южный центр судостроения и судоремонта» (ЮЦСС, Астрахань, входит в Объединенную судостроительную корпорацию — ОСК) подписало соглашение о сотрудничестве и взаимодействии с ФГБОУ ВО «Астраханский государственный университет». Об этом корреспонденту «Российского судоходства» сообщили в Южном центре судостроения и судоремонта.

Соглашение предусматривает разработку и корректировку образовательных программ с учетом потребностей ЮЦСС и трудоустройства выпускников Астраханского государственного университета на судостроительных предприятиях.

В настоящее время на базе ЮСЦЦ формируется учебный центр: классы будут работать на двух площадках — на «Лотосе» и «Красных баррикадах» — под руководством опытного мастера-наставника.

Еще одно соглашение о сотрудничестве и взаимодействии ЮСЦЦ подписал с Центром опережающей профессиональной подготовки (ГБПОУ АО «Астраханский государственный политехнический колледж»). Сотрудничество предполагает подготовку кадров в соответствии с нуждами судостроительного объединения: электросварщиков, сборщиков корпусов металлических судов, судовых слесарей-монтажников, электромонтажников, трубопроводчиков, а также открытие новых направлений подготовки.

Добавим, что в марте 2020 года было подписано соглашение о сотрудничестве и взаимодействии между астраханским региональным отделением Общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» и ФГБОУ ВО «Астраханский государственный технический университет». Оно предусматривает сотрудничество в сфере разработки и реализации программ, проектов и мероприятий, участие в акциях, направленных на развитие кадрового и технического потенциала Южного центра.

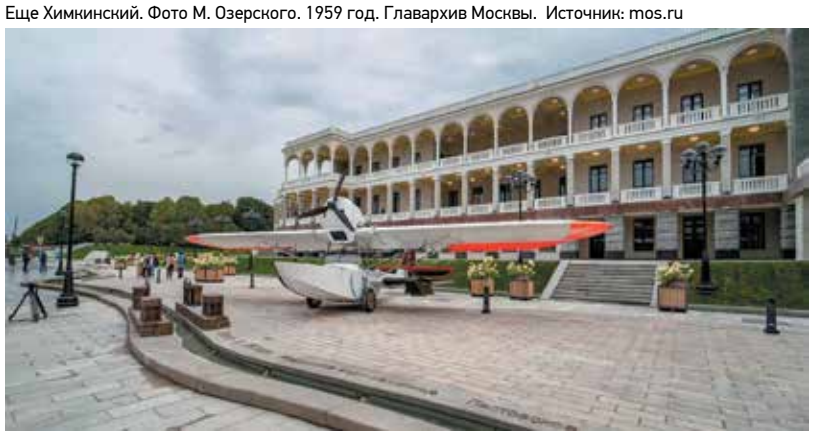
№9 (13015)
15 сентября 2020 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ХРОНОГРАФЪ

ХИМКИНСКИЙ, ОН ЖЕ СЕВЕРНЫЙ

Северный речной вокзал вновь стал не только транспортным объектом, но и местом, где москвичи могут отдыхать круглый год.

Еще Химкинский. Фото М. Озерского. 1959 год. Главархив Москвы. Источник: mos.ru



Северный речной вокзал сегодня. Фото С. Быстрова. Источник: mos.ru

Вокзал-дворец и прилегающий к нему парк открылись для посетителей. Открытие приурочили к Дню города.

«Видите, какой замечательный подарок сделали мы ко Дню города», — поздравил москвичей с событием Сергей Собянин, напомнив, что здание вокзала и набережная находились в плачевном состоянии.

«Искания, проектирования, обсуждения проектов реконструкции и восстановления… И около двух лет интенсивной работы дали свой результат, сегодня можно сказать, такая жемчужина города возвращена москвичам», — добавил он.

Здание Северного речного вокзала — уникальный памятник архитектуры 1930-х годов. Во время его реставрации удалось сохранить большинство оригинальных элементов и деталей интерьера, утраченные части были восстановлены.

ПОСОЛ СОВЕТСКОГО АР-ДЕКО

Главный архитектор здания Алексей Рухлядев стремился создать не просто вокзал, а более функциональное сооружение, место отдыха для пассажиров судов и экскурсионных групп.

Особое внимание при строительстве уделялось оформлению помещений и отделке. Облицовка искусственным мрамором, декор из лепнины, кессоны. Парадная лестница Северного речного вокзала, облицованная гранитом, считалась своеобразным пьедесталом почета. Примечательно, что в 1939 году на ней прошли испытания автомобиля ГАЗ-61–40 — ему без труда удалось въехать по лестнице и спуститься вниз на глазах у изумленной публики.

«Нам, культурологам, очень нравится метафора, что Северный речной вокзал — посол советского ар-деко. Это подчеркивают богатые флористические росписи, элементы анималистики в оформлении залов, фонтанов и фарфоровых панно, которые украшают фасады», — рассказала Оксана Бондаренко, директор Музея транспорта Москвы.

Предметы роскоши, богатое убранство и отголоски дворцовой архитектуры по достоинству отметили советские кинематографисты. Здание вокзала можно увидеть в таких фильмах, как «Волга-Волга», «Гонки по вертикали», «По семейным обстоятельствам» и других

К сожалению, многие архитектурные элементы со временем были утрачены. Статуи, шпиль со звездой, оформление внутренних помещений требовали масштабной реставрации с использованием исторических материалов и фотографий.

КАКИМ ОН БЫЛ

Здание было построено в 1933–1937 годах одновременно с каналом имени Москвы на берегу Химкинского водохранилища еще до его заполнения.

Здание напоминает огромный двухпалубный корабль. Его композиция строго симметрична. Центральная часть с главным входом и башней — это корпус корабля с каютами, открытые галереи с фонтанами с северной и южной сторон напоминают нос и корму, вереница колонн — огороженную палубу, а шпиль со звездой на башне — это мачта, на которую еще не водрузили парус. Общая площадь трехэтажного здания составляет 5,3 тысячи квадратных метров, протяженность вдоль берега — 150 метров.

Стены здания практически не видны за многочисленными галереями. Повторения пилонов, столбов, облегченных колонн, арок придают ему прозрачность и легкость. Башню вокзала завершает 27-метровый металлический шпиль с подвижным механизмом. Согласно проекту, с началом навигации он должен был выдвигаться из башни, а по ее окончании убираться внутрь. Однако фактически механизм запускался всего несколько раз. Теперь, после реставрации, металлический шпиль будет работать так, как задумали архитекторы в 1930-е годы.

На пике популярности в 1960 году пассажиропоток вокзала с учетом речных пригородных и экскурсионных маршрутов составил 1,55 миллиона человек.

Однако с начала 1990-х речные перевозки стали стремительно сокращаться. Одно время красивейшее здание использовали как рынок. Здание начало крениться и в 2010 году было закрыто из-за аварийного состояния. В 2017-м Северный речной вокзал был передан в собственность города. Реставрационные работы начались в августе 2018 года.

ЗАСИЯВШАЯ ЗВЕЗДА

В первую очередь были проведены неотложные противоаварийные работы. Нестабильные основания и фундамент вокзала усилили инъекционным методом. Также укрепили несущие конструкции здания — колонны, стены, перекрытия.

Затем начали воссоздавать исторический облик и планировку вокзала с максимальным сохранением оригинальных элементов памятника.

Стали выглядеть, как и в 1930-х годах, башенные часы. Утраченный механизм заменили новым, который работает при помощи современных средств автоматизации. Также отреставрированы знаменитые панно с изображениями девяти шлюзов канала имени Москвы, панно и витражи с государственными гербами советских республик.

Во время реставрации была восстановлена звезда — главный декоративный элемент вокзала, который венчал шпиль здания на протяжении 80 лет. Ее изготовили в 1935-м на заводе имени Молотова — из каркаса нержавеющей стали с соединением точечной сваркой. Облицевали ее гальванически позолоченным медным листом. В центре звезды закрепили серп и молот, выполненные из посеребренных листов меди. Для их украшения использовали аквамарины. Каждый самоцвет закрепили в отдельную ячейку-каст, покрытую золотом.

За десятилетия из-за коррозии деформировался слой золота, это повлекло его частичную утрату. Также была утрачена часть самоцветов и заклепок. Однако во время работ все утраты были восполнены по историческим фотографиям и чертежам. В августе этого года звезда вновь вернулась на свое историческое место.

В интерьерах вокзала сохранились более 500 люстр и бра 1937 года, покрытые позолотой. За 80 лет они деформировались, на стеклянных плафонах появились трещины и сколы, каркасы проржавели. Утраченные элементы воссоздали, а разбитые плафоны заменили новыми — они выполнены из стекла, которое было специально заказано на стекольном заводе в Пензе.

И КИМ В МИНИАТЮРЕ В ПРИДАЧУ

Отдельным проектом стало комплексное благоустройство набережной, площади и парка Северного речного вокзала. Основная тема благоустройства — река.

Напротив здания Северного речного вокзала разместили главный развлекательный аттракцион набережной. Это почти 400-метровый ручей — копия канала имени Москвы. Его украшают латунные копии восьми шлюзов, таких как «Дубна», «Темпы», «Яхрома», «Деденево», «Икша-1», «Икша-2», «Тушино-1» и «Тушино-2». Завершающим элементом стала миниатюра здания Северного речного вокзала.

Оригинальные судоходные шлюзы — шедевры архитектурной и строительной мысли своего времени, работа над их миниатюрами была трудоемкой и тщательной. Мастера стремились передать красоту и величественность этих сооружений.

Каждый шлюз по-своему уникален. Например, башни шлюза «Темпы» украшают скульптурные группы Ю. П. Поммера и А. А. Стемпковского, а башни шлюза «Яхрома» увенчаны медными скульптурами каравеллы Колумба «Санта-Мария». При оформлении шлюза «Деденево» использованы приемы классической архитектуры. А на каждой башне верхних ворот шлюза «Икша-2» установлены скульптуры рабочего и работницы.

Парк Северного речного вокзала — объект культурного наследия (произведение ландшафтной архитектуры и садово-паркового искусства) регионального значения. Его создали в 1936–1938 годах по проекту инженера Тимофея Шафранского. В основу планировки легла осевая композиция с системой перпендикулярных аллей, которая была характерна для советского садово-паркового искусства 1930–1940-х годов.

Благоустройство парка Северного речного вокзала стала одним из самых масштабных городских проектов за последнее десятилетие. Общая площадь благоустройства составила 49 гектаров.

По материалам mos.ru

КИМ в миниатюре. Фото С. Быстрова. Источник: mos.ru

Копии шлюзов изготовили из латуни еще в мастерской. Источник: mos.ru

PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77–64224) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс», при поддержке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 1. Контакты: +7 (812) 570–78–03, 712–45–16, 712–45–01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Ответственный секретарь: Лариса Хакуз. Арт-директор: Сергей Яковлев. Над номером работали: Марина Борисенко, Ксения Пектеева, Виталий Чернов, Елена Ткачева. Фото: Борис Борисенко. Отпечатано в типографии ООО «Лесник-Принт». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.

РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА