

15 ОКТЯБРЯ 2020 года №10 (13016)

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.

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».



АРКТИКА — ЛЬДЫ ОБЕТОВАННЫЕ...



о приоритетах оск



Источник: severpost.ru

«АРКТИКА» — В АРКТИКЕ!

оловной универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Арктика» завершил переход из Санкт-Петербурга в порт приписки Мурманск, преодолев расстояние около 4800 морских миль.

Судно ошвартовалось у причалов базы «Атомфлота».

Как отметил заместитель генерального директора по строительству флота — руководитель представительства ФГУП «Атомфлот» в г. Санкт-Петербурге Константин Князевский, результаты работы

Головной атомный ледокол проекта 22220 прибыл в порт приписки Мурманск.

атомохода в ледовых условиях подтверждают проектные характеристики судна.

«На 50 процентах мощности атомный ледокол преодолел все ледовые поля, встретившиеся в приполюсном районе. Этого удалось достигнуть благодаря уникальным обводам корпуса судна», — пояснил он.

В ледовых полях различной толщины сдаточный экипаж «Арктики» протестировал работу

винто-рулевого комплекса и системы электродвижения судна.

Ледокол провел в пути 21 день, выйдя от достроечной набережной Балтийского завода в Санкт-Петербурге в направлении порта приписки Мурманск 22 сентября. З октября в 18:00 мск в ходе проверки систем и оборудования в ледовых условиях судно достигло географической точки Северного полюса.

Торжественная передача го-

ловного универсального атомного ледокола ФГУП «Атомфлот» и поднятие флага Российской Федерации на борту судна намечена на 21 октября 2020 года.

Головной универсальный атомный ледокол проекта 22220 строится АО «Балтийский завод» по заказу Госкорпорации «Росатом». Он стал самым большим и мощным атомным ледоколом в мире. Ледокол предназначен для самостоятельной проводки

судов, в том числе крупнотоннажных, лидирования караванов в Западном районе Арктики. Двухосадочная конструкция судна позволяет использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек, в частности, на мелководных участках Енисея (Дудинское направление) и Обской губы.

Атомоход назван в честь ледокола «Арктика», ставшего первым в истории судном, достигшим Северного полюса в надводном положении.



Неговорима выработка на федеральном уровне единого централизованного подхода к решению вопроса смены российских экипажей в российских портах. Такое мнение в ходе итогового заседания Коллегии

КАРАНТИННЫЕ МЕРЫ И ПРАВА МОРЯКОВ

Необходимо выработать единый подход к процедурам смены экипажей в России.

Минтранса России высказал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. Он отметил, что вопреки рекомендациям ИМО о предоставлении морякам «зеленого коридора» многие страны вводят жесткие ограничительные меры при смене экипажей.

Российские судовладельцы вынуждены перестраивать систему ротации кадров на судах, ориентируясь на российские порты.

В ряде портов РФ смена российских экипажей судов, прибывающих из иностранных портов, значительно осложняют дополнительные требования местных властей, что вынуждает прибегать к решению вопросов в «ручном режиме».

«В большинстве случаев оперативное коммерческое управление судами осуществляют фрахтователи, которые и определяют продолжительность захода судов в порты, включая российские.

Как правило, заход длится 1–2 дня, необходимых для проведения грузовых операций. В этой связи процедура смены экипажа должна проводиться без задержек. Однако в некоторых регионах РФ местные власти, в силу непонимания специфики бизнеса и правоотношений в сфере морских грузоперевозок, иногда требуют, чтобы члены экипажей перед допуском на берег проходили одно- или двухнедельный

карантин на борту судна, что эффективно лишает граждан РФ — моряков — возможности вернуться домой», — объяснил глава судоходной компании.

Отсутствие своевременных смен экипажей ведет не только к прямому нарушению трудовых прав моряков, но и создает, по мнению Тонковидова, риски для безопасности мореплавания изза стресса и усталости членов экипажей.



КОЛЛЕГИЯ МИНТРАНСА

ПОТЕНЦИАЛ ОТРАСЛИ СОХРАНИЛИ

На итоговой коллегии Минтранса России обсудили промежуточные результаты деятельности транспортного комплекса в 2020 году.

итоговом заседании коллегии Министерстватранспорта приняли участие первый заместитель председателя правительства Андрей Белоусов, министр транспорта Евгений Дитрих, первый заместитель министра Иннокентий Алафинов, заместитель министра — руководитель Росавтодора Андрей Костюк, статссекретарь — заместитель министра Дмитрий Зверев, заместитель председателя Совета Федерации Николай Журавлев, аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов, ректор Российского университета транспорта Александр Климов. В режиме видеоконференции участвовали главы субъектов РФ и руководители организаций транспортного комплекса.

Как подчеркнул в своем выступлении Андрей Белоусов, транспорт по-прежнему остается ключевой системообразующей отраслью народного хозяйства, основой социально-экономического развития страны. Вклад транспорта в ВВП составляет около 5%, а с учетом мульпликативного эффекта — 7%. «Важно то, что доля транспорта, вклад транспорта в инвестиции вдвое больше, это одна из самых капиталоемких отраслей нашей экономики. По инвестициям доля составляет 13%, а в этом году она достигнет почти 15%», — сказал он.

Говоря о работе транспорта в период пандемии, первый вице-премьер отметил, что организациям транспортного комплекса были оперативно оказаны меры поддержки общим объемом около 200 млрд рублей. В том числе речь идет о секторальных мерах поддержки авиакомпаний, аэропортов, судоходных компаний, пригородных железнодорожных компаний. «Это позволило, самое главное, сохранить работников и сохранить потенциал отрасли, обеспечить безопасное и качественное транспортное обслуживание населения и экономики»,сообщил он.

Андрей Белоусов также рассказал о ключевых приоритетах,

стоящих сегодня перед отраслью. В первую очередь, это повышение эффективности и безопасности работы транспортного комплекса, а также обеспечение высокой эффективности использования средств федерального бюджета. «Особо хотел бы обратить внимание на увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба, развитие подходов к морским портам и развитие Центрального транспортного узла», — уточнил он. Кроме того, важным является формирование опорной сети автодорог, внутренних водных путей. В приоритете также эффективное функционирование пригородного пассажирского железнодорожного сообщения, развитие авиационной маршрутной сети аэропортов и обеспечение ценовой доступности авиаперевозок.

Евгений Дитрих выступил с докладом, рассказав о промежуточных итогах деятельности транспортного комплекса в 2020 году.

Кроме того, на коллегии обсуждалось переформатирование национальных проектов в сфере транспортадо 2030 года, концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, а также результаты законопроектной деятельности Минтранса в 2019—2020 годах и планы на 2021 год.

О переформатировании Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры рассказал первый заместитель министра транспорта Иннокентий Алафинов.

РАЗВИТИЕ ВВП РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ ВЫДЕЛЕНО В ОТДЕЛЬНЫЙ НАЦПРОЕКТ

Необходимо формирование опорной сети внутренних водных путей, обеспечивающих основной пассажиро- и грузопоток. Об этом в ходе итоговой коллегии Министерстватранспорта России сообщил первый заместитель председателя правительства России Андрей Белоусов.

«Соответствующее решение сейчас готовится в рамках Перечня

поручений недавно прошедшего Президиума Госсовета, но хочу обратить внимание, что мы убрали все, что связано с развитием внутренних водных путей из Комплексного плана развития магистральной инфраструктуры (КПМИ), по той простой причине, что примерно половину объема финансирования внутренних водных путей составляли обычные текущие расходы министерства иего структур, а еще четверть приходилась на три крупнейших проекта: Багаевский, Нижегородский гидроузел и канал им. Москвы. Нам нужно сводными путями сделать примерно ту же работу, что и с автодорогами: сформировать план опорной сети сучетом грузо-и пассажиропотоков, которые там есть.

А дальше у нас есть программа гарантированных водных глубин, дноуглубительных работ, строительства гидроузлов, все это нужно будет к этой схеме подвязать. Эту работу договорились проделать в течение следующего года, и вполне возможно, что появится еще один нацпроект как аналог проекта «Безопасные и качественные дороги», в который мы все деньги сконцентрируем, но не просто так, а с целью развития и поддержания соответствующих грузо- и пассажироперевозок по рекам страны, это не будут отдельные какие-то эпизодические мероприятия, сколь бы важными они ни казались. Все это должно находиться в системе», — заключил Андрей Белоусов.

Что касается инвесторов проектов по развитию портовой инфраструктуры России, с ними до конца 2020 года должны быть заключены соглашения, предусматривающие их обязательства.

«В части развития портовой инфраструктуры хотел бы обратить внимание на безусловное исполнение поручения президента: речь идет о закреплении обязательств частных инвесторов при реализации проектов по развитию портовой инфраструктуры. В соответствии с поручением, до 1 декабря 2020 года должен быть



принят соответствующий закон, а до конца года должны быть заключены соглашения с инвесторами. Прошу это рассматривать как важнейшую задачу министерства на текущий квартал этого года»,—сказал Андрей Белоусов.

ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ НА ВВП СНИЗИЛИСЬ НА ЧЕТВЕРТЬ

По информации **министра транспорта России Евгения Дитри- ха**, пассажироперевозки на внутреннем водном транспорте России из-за пандемии, по данным за январь — август сократились на 25,7% — до 5,99 млн чел., на морском транспорте на 25,4% — до 3,06 млн чел.

«Организации водного транспорта включены в перечень пострадавших отраслей экономики, что позволило им воспользоваться общесистемными мерами поддержки, — сообщил министр. — Несмотря на значительные трудности, с 26 июня возобновлено круизное судоходство, за исключением обслуживания иностранных туристов, а также появились новые круизные маршруты на реках Енисей и Волхов. Введен в строй новый круизный лайнер «Мустай Карим», впервые построенный на российской верфи».

Что касается грузоперевозок, Евгений Дитрих сообщил, что «объем перевалки грузов за 8 месяцев 2020 года в морских портах сократился на 2,5%». Он пояснил, что «это обусловлено в основном высокой волатильностью биржевых цен на нефть и общемировым снижением потребления топлива».

В то же время мощность портов, как ожидается, вырастет на 2,4%, или 27 млн тонн — до 1 млрд 174,1 млн тонн.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ РОССИЙСКОГО ФЛАГА ТРЕБУЕТ ДОРАБОТКИ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ

Необходимо доработать нормативную базу для обеспечения конкурентоспособности российского флага. Такое мнение в ходе итогового заседания коллегии Минтранса России высказал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, следует из трансляции заседания.

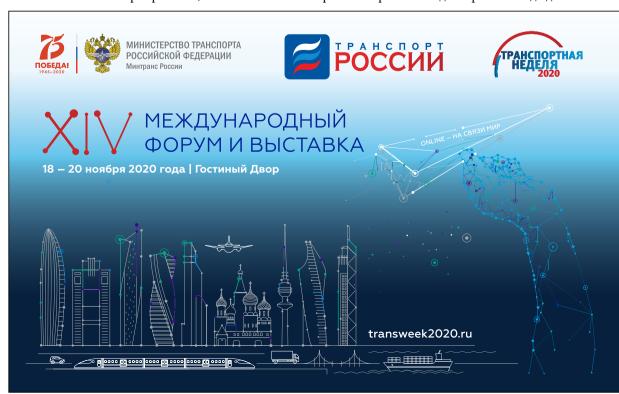
По словам главы судоходной компании, примером избыточного регулирования является применение к российским судам, отвечающим требованиям Международного кодекса по охране судов и портовых средств,

дополнительных национальных требований в области транспортной безопасности. Другой пример — действующая в отношении морского и внутреннего водного транспорта система лицензирования перевозок опасных грузов, которая полностью дублирует существующие системы государственного портового контроля, технического регулирования, подтверждения квалификации экипажей и обязательного страхования ответственности судовладельцев.

«При определении обязательных нормативных требований государственная политика в отношении морского и речного флота должна исходить из создания для российского флага и российских судовладельцев преференциальных или равных прав по отношению к иностранным конкурентам, перевозящим экспортные грузы из российских портов либо выполняющим внутрироссийские каботажные перевозки, — считает Игорь Тонковидов. — Исполнение национальных требований исключительно российскими судовладельцами и непредъявление равных требований судовладельцам и судам, работающим по определенному правительством порядку допуска, ставит российский флаг и флот в заведомо проигрышное положение, не позволяя использовать растущую национальную грузовую базу для своего развития. Обсуждаемый порядок допуска иностранного флага на внутрироссийские каботажные перевозки в настоящее время не предполагает создания для российского флага справедливых условий конкуренции, тем самым дискриминируя российский флаг внутри Российской Федерации».

Эта тема активно обсуждалась при подготовке нового проекта Порядка выдачи разрешений иностранным судам на осуществление каботажных перевозок и других видов деятельности, которые по общему правилу зарезервированы за российскими судами. Российское судоходное сообщество не раз выступало за то, чтобы при выдаче таких разрешений обеспечивалось соответствие иностранных судов принятым в России стандартам и правилам, тем самым создавая российским и иностранным судовладельцам равные условия для конкурентной борьбы.

«Надеемся, что в итоговой редакции принятого Порядка пожелания российских судовладельцев будут учтены», — резюмировал Игорь Тонковидов.



ИЗ ПЕРВЫХ РУК

АРКТИКА — ЛЬДЫ ОБЕТОВАННЫЕ...



том, как будет развиваться атомный ледокольный флот России, мы побеседовали с генеральным директором ФГУП «Атомфлот» Мустафой Кашкой.

— Мустафа Мамединович, только что состоялась грандиозное событие и готовится следующее — закладка ледокола-лидера «Россия». Поделитесь впечатлениями, ведь в вашей профессиональной жизни это не первые «Россия» и «Арктика», и когда-то, в бытность инженером, вам довелось работать на ледоколах с такими же именами. Или это вообще несопоставимо?

— На ледоколе «Арктика» я отработал 13 лет. Тема сохранения исторической памяти о достижениях этого легендарного судна мне небезразлична. Не только для меня, но и для всего предприятия в целом.

Названия первым трем атомоходам проекта 22220 «Арктика», «Сибирь» и «Урал» были присвоены по инициативе капитанов ледоколов. На заре строительства атомоходов нового поколения «Атомфлот» направил обращение к Сергею Владиленовичу Кириенко (в тот момент занимавшему должность генерального директора Госкорпорации «Росатом») с предложением сохранить преемственность в названиях судов. Сейчас в составе экипажа нового атомохода работают люди, которые ходили в море еще на старой «Арктике», что тоже своего рода преемственность.

На ледоколе «Россия» я работал весьма условно, провел там буквально две недели стажировки. Однако это не менее знаковый ледокол Росатомфлота, на нем работал заслуженный арктический капитан Анатолий Ламехов, ушедший из жизни в этом году. Название атомного ледокола проекта 10510 «Россия», так же как и название для «Арктики», предложили моряки атомного ледокольного флота. Мы рады, что руководство нас поддержало. К тому же, учитывая мощные технические характеристики, которые мы закладываем в ледокол-лидер, выбранное для него название является, на мой взгляд, самым приемлемым.

— Ближайшие год-два атомный ледокольный флот пополнится еще двумя судами проекта 22220. Как вы полагаете, «откро-

Самый большой в мире и самый мощный среди атомоходов! «Арктика» проекта 22220, пройдя ледовые испытания, через Северный полюс, пришвартовалась в порту приписки Мурманске. Та «самая-самая»! И уже режут металл для атомохода другого проекта 10510— «Россия», который — вдвое! — превзойдет «Арктику» по мощности.

ет» ли это Северный морской путь для судоходства в круглогодичном режиме?

№10 (13016) 15 октября 2020 года

 В этом году в мае-июне атомный ледокол «Ямал» совершил два сверхранних рейса, обеспечив проводку танкеров-газовозов «Кристоф де Маржери» и «Владимир Воронин». Проводки танкеров показали принципиальную возможность прохода этой трассы в мае, и мы практически уверены в том, что сможем сделать то же самое в декабре, январе и феврале. Речь идет о том, что даже без участия универсальных атомных ледоколов, уже сегодня, используя действующих флот, мы готовы обеспечить 9 месяцев проводки. Причем сделать это максимально безопасно и в контролируемые сроки — вот главная задача, стоящая перед нами. Думаю, в ближайшие годы, в навигацию 2020-21 и 2021-22 мы будем расширять это окно возможностей.

При этом принципиально важно понимать: параметры новых атомных ледоколов и их мощь очень значимы, однако одним лишь наращиванием флота в освоении Восточного маршрута не обойтись. Нужно развивать направления, связанные с работой штаба морских операций, прогнозированием ледовой обстановки как в долгосрочной перспективе, так и на конкретный рейс. Здесь я возлагаю большие надежды не только на новые ледоколы, возможности которых несколько выше существующих. Без серьезной цифровизации, серьезной аналитики и науки мы не сможем достойно освоить этот маршрут. Нужно, чтобы вместе с новыми ледоколами в Арктику пришли и новые цифровые технологии, космические снимки, развивались штаб морских операций и ситуационный центр, который начинает функционировать на базе «Атомфлота».

— Конкуренция за колоссальные ресурсы, которые таит в себе арктический шельф, очевидно, будут только нарастать. И так же очевидно, что России, чтобы упрочить свои позиции в регионе, придется действовать на опережение. Как, по вашему мнению, будет развиваться ледокольный флот, если рассматривать горизонт лет в пятьдесят?

— Если говорить о конкуренции, преимуществом России является не только наличие атомных ледоколов. Мы сейчас будто вернулись в конец 70-х — начало 80-х, когда страна активно шла в Арктику. Потом, к сожалению, в силу геополитических причин, мы на долгое время приостановили это свое движение, но как только страна окрепла, мы снова активно устремились в Арктический регион. И практически каждый раз, когда мы говорим об Арктике, мы упоминаем о международной магистрали, которая является конкурентным преимуществом России, но прежде всего это наша национальная магистраль, способная обеспечить новые возможности всем регионам, расположенным вдоль трассы Северного морского пути. Эта магистраль обеспечивает выход этих регионов не только на российский, но и на международный рынок. Включение новых территорий в мировую экономику принципиально важно для нашей страны.

Не менее важно выстроить логистику работы в Арктике, понятную взаимозаменяемость ледоколов. К сожалению, сейчас есть некоторая разобщенность между проектами, требуется общий центр координации всех проектов по арктическим регионам. Атомные ледоколы — это все-таки вспомогательный флот, который должен помогать проходить судам, перевозящим грузы. Поэтому, пока у недропользователей не будет четкого понимания объемов грузов, которые они собираются направить по Северному морскому пути, мы не сможем определить, сколько ледоколов понадобится для обеспечения проводок. Исходя из опыта, я считаю, что в ближайшие 10-12 лет нам необходимо ввести в состав флота до 10 новых атомоходов. Четыре универсальных атомных ледокола находятся на этапе постройки, один уже принимаем, нужно еще, как минимум, 4-5 ледоколов. Характеристики этих атомоходов должны быть близки к универсальным атомным, нужно только немного их модернизировать с учетом первого опыта работы и принимать решение о строительстве новых.

— Как вы оцениваете перспективы такого направления, как атомные контейнеровозы, ведь первый опыт грузоперевозки на «Севморпути» оказался вполне успешным?

— Я считаю, что это очень перспективное направление. Очевидны преимущества судов с ЯЭУ на Севморпути, требующем от судна длительной автономности. Очевидны и ограничения, касающиеся захода судов с ядерными установками в иностранные порты. Нужно решать вопросы доступа этих судов в порты, начиная с российских. Кстати, законодательно не существует никаких ограничений по оснащению судна ядерной энергетической установкой, например, на танкерах и на газовозах, поэтому перспективы у этого направления очень большие.

Единственное в мире транспортное судно с ЯЭУ, «Севморпуть», опередило свое время и, может быть, даже родилось не в тот момент. В 1988 году Советский Союз уже практически завершал свое существование, и судно не попало в рынок, хоть сама идея атомного грузового судна была очень перспективной. Таких судов должно было быть, как минимум, три. Как известно, второе было заложено, но, к сожалению, отправилось «на иголки», так и не увидев свет. Транспортники по типу «Севморпути» должны были ходить вдоль трассы Северного морского пути, вовлекая приарктические регионы в мировую экономику (то, о чем говорили в начале нашего разговора). Поэтому сейчас, отработав технологию на универсальных атомных ледоколах, мы, безусловно, должны задуматься о строительстве грузовых судов с ядерной энергетической установкой. Стоит взглянуть новым современным взглядом на размеры судна и его технические характеристики, при этом такие суда, безусловно, могли бы работать в Арктике в количе-

- Как в Атомфлоте сегодня относятся к перспективам такого направления, как арктический экспедиционный туризм на ледоколе прямо до Северного полюса? Или это так и останется явлением единичным?
- По туризму я не большой специалист, но я бы сказал так:

туризм в Арктическом регионе в принципе нужно развивать. Для многих Северный полюс является фетишем, но я бы рассматривал туризм в Арктике более широко: это и полуостров Таймыр, и Земля Франца-Иосифа, и Новая Земля, где действительно есть что посмотреть. На полюсе, кроме самой точки пересечения меридианов, смотреть особо нечего. Если же рассматривать Арктику с точки зрения экстремального туризма, не на ледоколе, где все-таки более комфортные условия, да и назвать это экспедицией можно с большой натяжкой, а с использованием судов достаточно низкого ледового класса, обычными Arc4, Arc5, можно было бы доставлять людей в заповедники с соблюдением всех экологических стандартов. Думаю, это направление могло бы быть очень востребованным не только в нашей стране, но и в международном плане. Северный полюс на ледоколах Росатомфлота посетило большое количество людей, новизна такого маршрута из года в год теряется. Другое дело — освоение новых территорий. За этим стоят очень большие перспективы, особенно для тех людей, которые действительно ценят красоту природы.

- Так или иначе, а Северный полюс стал местом, посещаемым даже туристами. Спустя всего каких-то 40 с небольшим лет после того, как впервые был достигнут надводным судном. И этим судном был тот, прежний, ледокол «Арктика», в честь которого назван новый. Капитаном которого назначен Александр Спирин, некогда работавший на той, прежней, «Арктике»... Дань преемственности?
- Мы не должны сравнивать эти два рейса, это абсолютно разное время, абсолютно разная обстановка. 43 года назад моряки шли в неизведанное, на новой «Арктике» мы уже знали характеристики льда, да и само судно обладает более современными технологиями. Наши знания о природе Арктики увеличились, и поэтому эти два рейса несопоставимы. Безусловно, преемственность важна на флоте, и она всегда поддерживалась. Думаю, у нас еще будут ледоколы с названиями «Таймыр» и «Вайгач». За 2021 год осмотримся и будем думать, как действовать дальше...

Редакция «Водного транспорта» благодарит отдел коммуникаций ФГУП «Атомфлот» за содействие в подготовке интервью



Две «Арктики»



BOAHDI

«ЧАС КОРПОРАЦИИ»

О ПРИОРИТЕТАХ ОСК

Глава ОСК представил в Совете Федерации три ключевых направления стратегии ОСК.

енеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов выступил в рамках «Часа корпорации» на заседании Совета Федерации. Глава ОСК рассказал сенаторам о результатах деятельности и перспективах развития российского судостроения.

Алексей Рахманов рассказал об активном росте корпорации. По сравнению с 2014 годом выручка компании в прошлом году увеличилась с 237 млрд рублей до 350 млрд. Вырос портфель заказов как в сфере гражданского судостроения, так и в военном кораблестроении. «Многие из них были первыми судами своего типа, построенными на российских верфях за несколько предыдущих десятилетий».

Почти втрое увеличился объем налогов, перечисляемых корпорацией в бюджет, — с 24 миллиардов рублей в 2014 году до 59 миллиардов — в 2019 году, отметил глава ОСК.

Алексей Рахманов обозначил три ключевых направления стратегии ОСК: разработка и продвижение на рынок высокотехнологичной и наукоемкой продукции, обеспечение лидирующих позиций на существующих рынках, формирование новых рынков и освоение новых направлений гражданского судостроения.

Глава корпорации поднял также тему поддержки отрасли, остановился на вопросах привлечения инвестиций, централизации закупок, локализации производства, поддержки отечественного судостроения, повышения его глобальной конкурентоспособности, импортозамещения и внедрения инновационных решений.

ПРЕДПРИЯТИЯ ОСК МОГУТ ЕЖЕМЕСЯЧНО СПУСКАТЬ СО СТАПЕЛЕЙ ПО ОДНОМУ СУДНУ РЕКА-МОРЕ

За счет мероприятий по повышению эффективности судостроительные предприятия ОСК сегодня могут производить вместо семи судов река-море в год — по 12 судов, сообщил глава Объединенной судостроительной корпорации.

«Наш лидер серийного судостроения по типажам река-море, за счет безынвестиционных мероприятий и оптимизации производственных процессов, сегодня может производить вместо семи — 12 судов река-море. То есть практически каждый месяц мы можем спускать со стапелей предприятий ОСК по одному судну река-море».

По словам Рахманова, в рамках работы по повышению эффективности работы корпорации за последние шесть лет ОСК сократила операционные издержки в среднем на 75 млрд руб. «Это достигается мероприятиями централизации и по повышению эффективности», — сказал глава корпорации.

НЕОБХОДИМО ПРОДЛИТЬ ЛИЗИНГОВУЮ ПРОГРАММУ КОРПОРАЦИИ

Глава ОСК Алексей Рахманов отметил необходимость продления лизинговой программы корпорации при рассмотрении федерального бюджета на 2021–2023 годы. 35 млрд руб. в год в течение трех лет позволит «закрыть проблему старения всего флота река-море, построить пассажирские суда», считает глава ОСК.

«Нам бы очень хотелось, чтобы обращение Андрея Рэмовича Белоусова, в ответ на поручение президента, и Юрия Ивановича Борисова все-таки закончилось тем, чтобы при рассмотрении федерального бюджета на 2021–2023 годы денежные средства на продолжение лизинговой программы ОСК были выделены. В общем, мы просили по 35 млрд руб. в год на трехлетку. Это сумма позволит нам закрыть проблему старения всего флота река-море, построить пассажирские суда», — отметил Алексей Рахманов.

В качестве успешного применения лизинговых программ глава корпорации привел пример реализации проекта по строительству первого за 60 лет в истории Российской Федерации круизного судна «Мустай Карим», которое вышло в первый рейс в навигацию текущего года.

«Мы понимаем, что только лизинговая программа ОСК позволила предоставить заказчику этого судна финансирование на 20 лет по ставке 1,7% в рублях. Это возможно только благодаря тому, что мы основные средства получаем в виде вклада в уставной капитал, который с минимальными наценками передаем заказчикам. Это основа для развития пассажирского флота, поскольку период окупаемости таких судов приближается к 20–25 годам», — пояснил Алексей Рахманов.

РОССИЯ ЕЖЕГОДНО ТЕРЯЕТ ДО \$100 МЛРД НА ИНОСТРАННЫХ ФРАХТОВАТЕЛЯХ

На сегодняшний день под российским флагом перевозится всего 2% всех природных ресурсов, которые добываются в стране. Ежегодно Россия теряет от 30 до 100 млрд долларов на оплату иностранным фрахтователям перевозки морским транспортом, рассказал глава Объединенной судостроительной корпорации.

По его мнению, чтобы изменить ситуацию, надо продолжить работу по обеспечению привлекательных

условий для работы судов под российским флагом.

«Для этого необходимо сделать два шага. Первый шаг — обеспечить «удобство флага». 305-й федеральный закон после поправок уже с 2016 года в целом дает нам возможность налоговую базу эксплуатантов судов привести в соответствие, например, с флагом Либерии или Дании.

Осталась последняя тема, которая в «удобстве флага» является ключевой. Это излишние требования транспортной безопасности, санитарной безопасности, которые предъявляются владельцам судов. Что это означает? Стоимость фрахта для российских судов или судов, ходящих под российским флагом, элементарно дороже. Но если в «удобный флаг» вошли такие страны, как Монголия, Грузия и Молдавия, то, наверное, нам есть о чем подумать, для того чтобы эти деньги оставались в бюджете Российской Федерации», — сказал глава ОСК.

БОЛОНСКАЯ СИСТЕМА ОБРАЗОВАНИЯ НЕ ОТВЕЧАЕТ ПОТРЕБНОСТЯМ СУДОСТРОЕНИЯ

«К великому сожалению, нынешняя Болонская система образования работает для инженеров плохо. Мы либо недоучиваем тех, кто хочет стать ученым, либо переучиваем тех, кто идет на производство. На сегодняшний день нами подготовлено больше 80 профессиональных стандартов, которые описывают требования к будущим специальностям и профессиям. Только часть из них внедрена и перекочевала в образовательные стандарты, - рассказал Алексей Рахманов, — Наши дебаты с Минобром продолжаются. Нам бы очень хотелось, чтобы мы нацеленно готовили людей, которые будут работать на производстве, специалистов, которые будут работать ключевыми инженерами, технологами и конструкторами, и мальчишек, которые пойдут делать свою научную карьеру и создавать научно-технический задел».



Председатель Совета Федерации Валентина Матвиенко ознакомилась с наиболее значимыми проектами ОСК

ЗЕМСНАРЯДЫ



ПЕРВЫЕ ДЛЯ ГТЛК

На «Лотосе» заложили два самоходных роторно-ковшевых земснаряда.

а производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта в Астраханской области состоялась закладка первых двух из четырех земснарядов, строящихся по заказу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Работы проходят в соответствии с заключенным контрактом между ГТЛК и АО «Судостроительный завод «Лотос» в рамках программы по развитию лизинга отечественных судов с государственным софинансированием.

«ГТЛК впервые участвует в проекте по строительству судов дноуглубительного флота. Мы проинвестируем в постройку каждого земснаряда 1,065 млрд рублей, включая бюджетные и заемные средства. Земснаряды помогут увеличить пропускную способность и ликвидировать узкие места на внутренних водных путях. Рассчитываем, что совместными усилиями нам удастся обновить отечественный дноуглубительный флот и способствовать развитию судоходства в России»,— отметил заместитель генерального директора ГТЛК Владимир Добровольский.

Технический проект инновационных судов для проведения дноуглубительных работ разработан нидерландской компанией Royal IHC — мировым лидером по проектированию и производству земснарядов. Лизингополучателями новой техники станут администрации бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации — ФБУ «Администрация Объ-Иртышводпуть» и ФБУ «Администрация «Севводпуть».

Программа ГТЛК по развитию лизинга отечественных судов с государственным софинансированием стартовала в 2018 г. Общий объем инвестиций в первый этап программы составит 11,8 млрд рублей, в том числе 5,9 млрд рублей бюджетных средств. На 1 сентября 2020 г. фактические инвестиции в программу достигли 10,8 млрд рублей, из которых 4,9 млрд рублей приходится на внебюджетные средства. В первом этапе законтрактовано 11 сухогрузов и 2 скоростных пассажирских судна, лизингополучателям передано 9 судов.

В декабре 2019 г. программа была пролонгирована. В ходе реализации второго этапа запланировано приобретение 14 судов с финальным сроком поставки не позднее 2024 г. Общий объем инвестиций во второй этап составит 13,3 млрд рублей, в том числе 10,1 млрд рублей бюджетных средств.

Напомним, что программы ГТЛК действуют за счет бюджетных инвестиций и привлечения внебюджетных источников.

Как стало известно «Российскому судоходству» из инсайдерского источника, в ближайшие месяцы будет принято решение о строительстве еще 16-ти серийных земснарядов для Росморречфлота на строительной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта Еще два судна будут заложены уже весной 2021 года.

Суда строятся по проекту Royal IHC (Нидерланды). Эта же компания, по нашей информации, поставит на земснаряды специализированное дноуглубительное оборудование.

Кроме того, Royal IHC намерена начать первые шаги к локализации своего производства в России. Так, Южный центр судостроения и судоремонта закупит оборудование у голландской компании и на площадке «Лотос» осуществит крупноузловую сборку и последующий монтаж оборудования на строящиеся дноуглубительные суда.

В последующем, при развитии серии судов до 20 единиц, компания Royal IHC выразила готовность к локализации производства на территории особой экономической зоны «Лотос» в Астрахани.

ЛЕДОКОЛ

ПЕРЕДАЧУ ПРИУРОЧИЛИ К ДАТЕ

Ледокол «Виктор Черномырдин» планируют сдать 3 ноября, в день рождения Виктора Черномырдина.

едокол «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт будет передан заказчику — ФГУП «Росморпорт» 3 ноября 2020 года в Санкт-Петербурге, сообщил глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов, выступая на заседании Совета Федерации.

Напомним, актприема-передачи ледокола «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт был подписан в конце сентября 2020 года. Ранее Правительство России разрешило продлить срок строительства ледокола «Виктор Черномырдин» до 1 ноября 2020 года.

«Виктор Черномырдин» — один из самых мощных дизельэлектрических ледоколов в мире. Судно водоизмещением 22,3 тыс. тонн способно развивать скорость около 17 узлов на чистой воде и проходить льды толщиной до трех метров в сплошном поле со снежным покровом 20 см со скоростью 2 узла на переднем

и заднем ходу. Ледокол отличает высокая маневренность, он оснащен системой пневмообмыва корпуса против образования снежно-ледовой корки. Экипаж—38 человек. Автономность — 61 сутки.

Ледокол предназначен для ледокольной проводки и буксировки судов. Способен перевозить и снабжать научные экспедиции в Арктике и Антарктике: на судне размещаются до 90 человек помимо основного экипажа, есть специальные помещения и лаборатории для размещения научного оборудования. Ледокол может выполнять функции пожарного судна.

Дизельный ледокол мощностью 25 МВт проекта 22600 «Виктор Черномырдин» был заложен ООО «Балтийский завод — судостроение» 10 октября 2012 года, спущен на воду на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге 30 декабря 2016 года.



СУХОГРУЗ

«ПОЛА МИРОПИЯ» ЗАВЕРШИЛА СЕРИЮ

«Красное Сормово» завершило строительство третьей серии из одиннадцати сухогрузов проекта RSD59.

АО «Завод «Красное Сормово» и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» подписали двухсторонний акт приемапередачи сухогруза проекта RSD59 «Пола Миропия», который стал последним в серии из одиннадцати судов для компании «Пола Райз».

Судно было спущено на воду 4 сентября 2020 года. В начале осени сухогруз прошел швартовные и ходовые испытания в акватории Волги.

«Сормовские суда данного проекта активно эксплуатируются судоходными компаниями как на отечественных, так и международных водных путях,— отметил генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин.— У нас за плечами 20 построенных RSD59, впереди еще столько же».

Таким образом, на текущий момент нижегородская верфь полностью завершила строительство и поставку ГТЛК третьей серии из

одиннадцати сухогрузных теплоходов проекта RSD59.

Напомним, двухсторонний контракт на строительство данной серии был подписан в марте прошлого года между заводом «Красное Сормово» и ГТЛК. Ранее предприятие также построило две серии сухогрузов RSD59 из пяти и четырех судов в серии.

Теплоход проекта RSD59 — самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными ВРК, морского и смешанного «река/море» плавания «Волго-Донмакс» класса.

Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро — Дизайн СПб».

ТАНКЕРЫ-ГАЗОВОЗЫ

ФИНАНСИРОВАНИЕ НОВОЙ СЕРИИ

ВЭБ.РФ начал финансирование строительства десяти танкеров-газовозов для «Арктик СПГ 2».

троительство десяти танкеров-газовозов — это заключительная партия в рамках финансирования строительства 15 таких судов, одобренных наблюдательным советом ВЭБ.РФ. Группа ВЭБ.РФ заключила, как сообщалось ранее, судостроительные контракты с СК «Звезда» и договоры лизинга сООО «СМАРТСПГ» (совместное предприятие ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК»).

Все 15 газовозов данной серии будут зарегистрированы под государственным флагом Российской Федерации, наблюдение за их

строительством будет осуществлять Российский морской регистр судоходства (РС).

По словам первого заместителя председателя ВЭБ.РФ — члена правления Николая Цехомского, ВЭБ.РФ перевел первые платежи в рамках финансирования строительства десяти новых судов.

«Ранее мы подписали контракты и произвели авансовые платежи еще по 5 таким газовозам. Начало строительства первого танкера из новой партии предполагается уже в этом году, поставка ожидается в 2023–2025 годах. На текущий момент пакеты документов под-

писаны и начато финансирование по всем 21 судам, одобренным наблюдательным советом ВЭБ.РФ. По трем из них уже ведется строительство», — уточнил Цехомский.

Суда-газовозы ледового класса Arc7 предназначены для круглогодичной транспортировки СПГ в сложных ледовых условиях Арктического морского бассейна и способны самостоятельно преодолевать лед толщиной более 2 м. Данные суда отличаются повышенной экологической безопасностью — в качестве основного топлива они используют сжиженный природный газ (СПГ).

ГРУНТООТВОЗНАЯ ШАЛАНДА

ВСЛЕД ЗА «МОРСКОЙ» — «СМЕЛАЯ»

Онежский ССЗ спустил на воду самоходную грунтоотвозную шаланду проекта НВ-600 «Смелая».

а АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» (Петрозаводск, Карелия) состоялась торжественная церемония спуска на воду самоходной грунтоотвозной шаланды проекта НВ-600 «Смелая», строящейся по заказу ФГУП «Росморпорт». Портом приписки «Смелой» станет Махачкала.

В церемонии приняли участие: первый заместитель председателя Законодательного собрания Республики Карелия Ольга Шмаеник заместитель министра экономического развития и промышленности Республики Карелия Виктор Свирский, директор Онежского судостроительносудоремонтного завода Владимир Майзус; представители городской администрации и другие официальные лица.

Как сообщалось ранее, договор на проектирование и строительство двух грунтоотвозных шаланд с объемом трюма 600 куб. м (шаланды «Морская» и «Смелая») между ФГУП «Росморпорт» и АО «Онежский судостроительносудоремонтный завод» был подпи-



сан в октябре 2018 года, работы начаты 15 октября 2018 года.

Проект на серию судов был разработан ЗАО «Спецсудопроект». Строительство ведется под наблюдением и в соответствии с требованиями Российского морского регистра судоходства на класс: КМ Icel R3-RSN AUT3 Hopper. Проекту присвоен индекс HB-600.

Онежский судостроительносудоремонтный завод к настоящему времени построил два однотипных судна с объемом трюма 600 куб. м — шаланда «Трудовая» передана заказчику 27 ноября 2018 года в порту Темрюк, шаланда «Сильная» передана заказчику 11 декабря 2018 в порту Махачкала. Третье судно — шаланда «Рабочая» (порт приписки — г. СанктПетербург) с объемом трюма 900 куб. м передана заказчику 20 июня 2019 года.

При строительстве судов в максимальной степени использовалось оборудование российского производства, а также стран Таможенного союза. Пропульсивный комплекс судна собран в России. Судно имеет корпус модульного построения и упрощенные обводы, а также главную энергетическую установку контейнерного типа.

По словам директора Махачкалинского филиала ФГУП «Росморпорт» Апанди Нурмагомедова, пополнение флота филиала новой грунтоотвозной шаландой «Смелая» позволит значительно увеличить объемы дноуглубительных работ.

AFRAMAX

ДЛЯ СЕДЬМОГО «ЗЕЛЕНОГО АФРАМАКСА»

ССК «Звезда» начал резку металла для седьмого танкера типоразмера Aframax.

удостроительный комплекс «Звезда» (Большой Камень, Приморский край) приступил к строительству седьмого танкера типоразмера Аframax. В блоке корпусных производств состоялась первая резка металла для деталей будущего судна. Резка осуществляется на высокотехнологичном газо-плазменном станке.

Это седьмой по счету танкер, который будет заложен на судоверфи. Всего в портфеле заказов ССК «Звезда» серия из 12 танкеров типоразмера Aframax, ведется строитель-

ство шести из них. Головное судно серии спущено на воду и проходит ходовые испытания.

Соглашение о строительстве двух нефтеналивных судов с последующим фрахтованием было заключено между ПАО «НК «Роснефть», ООО «ССК «Звезда», ООО «Арктик Лизинг» (компания группы ВЭБ-Лизинг) и ООО «СКФ Эко» (компания группы Совкомфлот) в сентябре 2018 года в рамках IV Восточного экономического форума.

Плановый срок сдачи заказчику танкера — 2022 год.

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



BOOH BI

PC

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАТЬ ДИСТАНЦИОННО

В Российском морском регистре судоходства начал действовать Морской операционный центр.



ления РС в Санкт-Петербурге начал действовать Морской операционный центр (Maritime operational centre), сообщила пресс-служба РС.

Центр создан для организации выполнения дистанционных освидетельствований в рамках требований Правил РС, проведения совещаний в режиме видеоконференцсвязи с клиентами, внешними организациями и региональными подразделениями РС. В настоящий момент благодаря техническим возможностям нового Центра уже проведены первые дистанционное освидетельствование судна в эксплуатации, в которых приняли участие специалисты Главного управления РС. Освидетельствования выполнены в режиме реального времени на двух судах, находящихся в портах Дальневосточного федерального округа Российской Федерации.

Возможность дистанционных освидетельствований судов, т.е. без непосредственного физического присутствия на судне инспектора классификационного общества, активно рассматривается Международной ассоциацией классификационных обществ (МАКО) в связи с продолжающейся сложной эпидемиологической обстановки и применением правительствами большинства стран и администрациями морских портов превентивных мер, ограничивающих доступ на суда. Для проведения освидетельствований в дистанционном формате (Remote Survey) Регистром, как и большинством классификационных обществ-членов МАКО, разработаны соответствующие изменения к требованиям главы 4.15 части I Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации.

минтранс



ПРОДЛЕНЫ СРОКИ ДЕЙСТВИЯ

Минтранс России продлил сроки действия судовых документов моряков до 31 марта 2021 года.



роки действия квалификационных документов и медицинских свидетельств

членов экипажей морских судов продлены в связи со сложной эпидемиологической ситуацией в различных регионах мира, а также в целях обеспечения бесперебойной работы судов под государственным флагом РФ. Об этом сообщает пресс-служба Министерства транспорта РФ.

Морская администрация РФ продлевает действие принятых ранее экстренных мер в отношении квалификационных документов членов экипажей судов, срок действия которых истек или истекает до 31 декабря 2020 года включительно.

Так, если член экипажа, находящийся в рейсе, не имеет возможности продлить в установленном порядке свои квалификационные документы, срок их действия автоматически продлевается до

31 марта 2021 года включительно.

Среди таких документов: профессиональные дипломы, выданные Морской администрацией РФ; подтверждения о признании дипломов, выданных иностранным государством; квалификационные свидетельства; подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовозах, химовозах); свидетельства о квалификации судовых поваров; другие квалификационные документы, требуемые в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

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

«Морская администрация РФ оставляет за собой право в любое время изменить или отменить вышеуказанные меры в зависимости от развития ситуации с пандемией COVID-19»,— отмечается в сообщении.

водный конгресс

О РАЗВИТИИ ВВП И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ

IV Всероссийский водный конгресс собрал на своей площадке почти 1000 участников из 65 субъектов Российской Федерации.

этом году центральными темами деловой программы Стали вопросы корректировки мероприятий нацпроекта «Экология» и других федеральных проектов по водным ресурсам в соответствии с указом президента о национальных целях развития до 2030 года, совершенствования правового регулирования и повышения экологической эффективности водопользователей, привлечения инвестиций и улучшения экономического состояния водохозяйственного комплекса, а также технологического обеспечения проектов по охране, защите и реабилитации водных объектов.

Из множества тем, обсуждавшихся на конгрессе, корреспондента «Водного транспорта» наиболее заинтересовали два аспекта.

РАЗВИТИЕ ВВП — РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА



Развитие внутренних водных путей Российской Федерации — ключевое условие развития судоходства

и защиты окружающей среды, считает директор по судоходству на внутренних водных путях (ВВП) Российской палаты судоходства Анна Исаева.

Результаты экспертных оценок Российской палаты судоходства, сделанных в части необходимости более полного использования значимых преимуществ внутреннего водного транспорта, учитывая, в том числе, и его экологическую дружественность, говорят о том, что бюджетная эффективность проектов в области внутренних водных путей, заложенных в КПМИ, примерно в 10 раз выше, чем эффективность при создании новых объектов федеральной инфраструктуры автотранспорта.

«Расходы на текущее содержание федеральной инфраструктуры на реке на 1 тонно-километр составляют 28 копеек против 1,1 руб. на 1 тонно-километр на автодороге», — сказала Исаева. При этом производительность труда в приведенных тонно-километрах на 1 работника на водном транспорте выше в 4,5 раза.

«Уход» груза с реки был продемонстрирован следующим сравнением: «Если пересчитать 1 млрд т-км, ушедший в 2018 году с реки на 25-тонные грузовики, то их колонна длиной 2 тысячи 200 км протянется от Москвы до Санкт-Петербурга 3 с лишним раза». Кроме того, Палата просчитала

различные сценарии развития водного транспорта.

Согласно пессимистичному сценарию, многолетнее недофинансирование текущего содержания, невыполнение планов по ликвидации узких мест приводит к недогрузу судов на 25-40%. Непроизводительные простои на узких местах ВВП ведут к снижению выручки грузовладельцев, отсутствию прибыли и отсутствию инвестиционных ресурсов. При этом рынку недоступны длинные кредитные средства, высоки риски неокупаемости судостроительных проектов. Как следствие — старение флота и его списание. В итоге по негативному сценарию мы получим деградацию судоходства и речных портов, снижение налогооблагаемой базы, потерю рабочих мест в судоходстве, судостроении и других смежных отраслях и увеличение негативной нагрузки на окружающую среду.

Согласно оптимистичному сценарию, основным условием для воплощения которого является достижение проектных глубин на ВВП России, всех приведенных выше последствий можно избежать и, более того, получить мультипликативный эффект во многих смежных отраслях, рост налогооблагаемой базы, создать и сохранить большое количество рабочих мест.

ДЛЯ РАЗВИТИЯ РЕЧНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Участники «круглого стола» «Развитие внутренних водных путей: модернизация портовой инфраструктуры и «зеленое» судоходство» признали, что значительным препятствием к развитию круизного судоходстваявляется высокая стоимость мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Кроме того, на развитие круизного судоходства негативно влияет высокая стоимость обслуживания судов у речных причалов: подключение к электроэнергии, к источникам пополнения питьевой водой и к точкам сброса сточных вод. Как передал корреспондент «Российского судоходства», такая дискуссия состоялась на Всероссийском водном конгрессе в Москве.



Гендиректор туристической компании «Гама» Дмитрий Галкин отметил, что в настоящее время транспортная безопасность — это «бич». Он пояснил, что требования к речным судоходным компаниям предъявляются слишком высокие.

«Нельзя сделать аэропорт из отдельного речного причала, так как пассажирские потоки в воздушной гавани в разы больше, чем на причале, где может быть 4–10 судозаходов в сезон, — пояснил Галкин. — Это несоизмеримо даже при пассажировместимости судна в 200–300 человек». При этом по закону о транспортной безопасности требования к совершено разным типам сооружений предъявляются одинаковые.



Гендиректор ООО «Конт» (специализируется на строительстве причалов на внутренних во-

дных путях) Алексей Обрядин напомнил, что в соответствии с ФЗ № 16 на причалах требуется создавать оперативные группы, которые обеспечивали бы транспортную безопасность.

По мнению докладчика, для выполнения этого требования было бы целесообразно использовать специально обученные оперативные группы, которые находятся на судах. Это было бы решением проблемы на малых стоянках, потому что один пост охраны по транспортной безопасности стоит не мене 250 тыс. руб. Если в навигацию на причал заходит 3-4 судна, то такая затратная статья существенно повышает стоимость судозахода. Кроме того, Обрядин отметил высокую стоимость подключения судов к береговой инфраструктуре: электроэнергии, запасам питьевой воды и точкам сброса сточнофекальных вод.



Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев при-

вел пример город Тутаев Ярославской области. Из-за финансовой невозможности создания на причале пункта транспортной безопасности стоимостью 2,3 млн руб. в Тутаеве был закрыт грузопассажирский паром. В результате жители города с населением 200 тыс. человек вынуждены ездить по автодорогам в многокилометровый обход до ближайшего моста через Волгу.

ТЕСТОВАЯ АКВАТОРИЯ

«БЕСПИЛОТНИК» ИСПЫТАЛ БЕСПИЛОТНИК

В Петербурге состоялись первые испытания беспилотного судна в тестовой акватории.

рошли первые испытания беспилотного судна в тестовой акватории, созданной ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Испытания состоялись на второй площадке — 1371-м км Невы в Санкт-Петербурге. Безэкипажное судно ЗАО «НПК «Промэлектроника» выполнило программу испытаний, включающую:

— движение и маневрирование в режиме дистанционного управления оператором берегового сег-

— движение и маневрирование в автоматическом режиме;

проведение гидрографической съемки рельефа дна при движении по заданным галсам в автоматическом режиме.

По результатам испытаний выявлена необходимость доработки алгоритма управления безэкипажным судном в автоматическом режиме. Необходимость доработки связана с особенностями эксплуатации при действии свальных течений.

Испытания показали, что тестовая акватория позволила всесторонне испытать опытный образец и выявить его достоинства и недостатки в практическом плавании. Испытания на тестовой акватории будут продолжены с безэкипажными судами других производителей.

Тестовая акватория «Беспилотник» ФБУ «Администрация «Волго-Балт» является единственной официальной площадкой на внутренних водных путях в Российской Федерации для испытаний беспилотных морских и речных судов и отработки технологий безэкипажного судовождения.

Как отметил руководитель Волго-Балта Федор Шишлаков, «прошедшие испытания показали не только востребованность созданной акватории «Беспилотник», но и актуальность работы Минтранса России, Росморречфлота и ФБУ «Администрация «Волго-Балт» по данному направлению. Беспилотные суда — это уже реальность сегодняшнего дня!».

Два полигона для испытания инновационных судов и технологий судовождения, включая беспилотные, созданы на Ладожском озере и в акватории Невы Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова и Администрацией Волго-Балтийского бассейна ВВП. Событие стало этапом реализации научно-исследовательской работы для транспортной отрасли по разработке проекта тестовой акватории для испытаний безэкипажных и автономных судов.

В 2020 году ФБУ «Администрация «Волго-Балт» согласовало размещение тестовой акватории на двух площадках: в восточной части Ладожского озера и на реке Нева в районе Перевозной набережной. Ладожский полигон, общей площадью около 70 кв. морских миль, имеет средние глубины от 15 метров и песчаные грунты с образующимся в зимнее время ледяным покровом. Район восточной части Ладожского озера в Свирской губе имеет достаточные глубины, оборудован светящими средствами навигационной обстановки, имеет картографическое покрытие актуализированными электронными навигационными картами, каналами связи, в том числе сотовой, что позволяет организовать тестовую акваторию и обеспечить достаточный уровень безопасности судоходства при проведении испытаний и апробаций беспилотных и безэкипажных судов.

Расположение акватории в Ладожском озере обеспечивает ее связь с Балтийским морем по реке Нева, что позволяет проводить ис-



пытания судов плавания «река-море» в качестве безэкипажных.

Размеры и другие параметры акватории позволяют проводить испытания судов всех четырех уровней автономности согласно классификации IMO.

Площадка на Неве площадью 0,6 кв. мили «заточена» под испытания небольших моделей автономных судов, выводить которые на Ладогу нецелесообразно.

При подготовке тестовых акваторий к приему судов ФБУ «Администрация «Волго-Балт» провело гидрографическое траление тестовой акватории «Беспилотник» с применением многолучевого эхолота с двумя излучателями, установленного на теплоходе «Чайка». Это позволило не только получить в цифровом виде высокоточные электронные навигационные карты площадок для проведения испытаний, но и дало возможность проверять точность испытуемых судов. Судно, проходящее тест в акватории, составляет свой вариант карты дна, а разработчики затем могут сопоставить данные, полученные традиционным способом, и данные с беспилотника, чтобы сделать выводы о его точности и принять решение о дальнейших доработках.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» направило предложения о проведении испытаний более чем тридцати ведущим организациям России в сфере беспилотных технологий.

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Федор Шишлаков: НЕОБХОДИМ НОВЫЙ ПОДХОД К ПОДЪЕМУ ЗАТОНУВШИХ СУДОВ



На внутренних водных путях РФ подъем затонувших судов регулируется главой 8 Кодекса внутреннего водного транспорта. Практика применения норм Кодекса показывает необходимость разработки и применения нового, комплексного подхода к проблеме. Как передает корреспондент

«Российского судоходства», об этом руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков сообщил в ходе Всероссийского водного конгресса-2020.

окладчик пояснил, что большинство судов или иных объектов затонули 10 и более лет назад. «Собственники этих судов или неизвестны, или ликвидированы как юридические лица. У администраций бассейнов зачастую отсутствуют технические средства для подъема. Также отсутствует финансовое обеспечение этих мероприятий», — отметил он.

Кроме того, существует проблема трактовки положений Кодекса, где говорится о необходимости подъема при «непосредственной угрозе причинения значительного ущерба окружающей среде загрязнением». При этом понятие «значительного» ущерба нигде нормативно не урегулировано, равно как и «непосредственная» угроза.

«В Волго-Балтийском бассейне имеется прецедент, когда усилиями природоохранной прокуратуры администрацию бассейна понуждают к подъему затонувших судов, — рассказал Федор Шишлаков. — В результате в бассейнах складывается разнообразная юридическая практика. Комплексного решения вопроса добиться подобными механизма невозможно».

Необходимо также отметить, что общая же длина всех рек России — более 12 млн километров. Протяженность всех внутренних водных путей России составляет чуть более 100 тыс. километров. Большая часть затонувших объектов находится вне границ внутренних водных путей, где, соответственно, нормы Кодекса внутреннего водного транспорта не действуют.

Этот вопрос был рассмотрен на Госсовете в Астрахани и нашел свое частичное решение в программе «Чистая Волга». В рамках этой работы была проведена инвентаризация судов на Волге. Затем Росморречфлотом был проведен подсчет затонувших судов на внутренних водных путях страны — было выявлено более 1500 ед.

Представляется целесообразным Минприроды России совместно с субъектами РФ и Росморречфлотом подготовить мероприятие по подъему затонувших судов в рамках проекта «Чистая страна», где определить экологическую целесообразность и необходимость подъема того или иного затонувшего имущества и разработать план, предусмотрев его финансовое обеспечение на федеральном или субъектном уровне. Необходим новый подход к подъему затонувших судов.

ГОТОВНОСТЬ ПОДТВЕРДИЛИ

На шести шлюзах Волго-Балта в Вологодской области прошли учения по ликвидации ЧС на судоходных гидротехнических сооружениях.

чения проведены при участии сотрудников Главного управления МЧС России по Вологодской области на Вытегорском, Белоусовском, Новинкинском, Девятинском гидроузлах Вытегорского района гидросооружений и судоходства. Цель — проверка готовности ФБУ «Администрация «Волго-Балт» к локализации и ликвидации чрезвычайной ситуации, защите населения и территорий в случае аварии на судоходных гидротехнических сооружениях.

По плану проведения учений отрабатывались сценарии аварии по следующим вводным: разлив нефтепродуктов в камере шлюза; аварийное разрушение основ-

ных ворот нижней головы шлюза при открытых основных воротах верхней головы; прорыв напорного фронта земляной плотины в результате перелива воды через гребень.

В ходе учений проверена готов-

ность персонала Вытегорского района гидросооружений и судоходства и территориальных сил РСЧС Вологодской области к практическому проведению комплекса работ по локализации и ликвидации последствий аварий на судоходных гидротехнических сооружениях, оценены достаточность и эффективность спланированных действий, оперативность развертывания сил и средств.



обмен опытом

ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ВНУТРИОТРАСЛЕВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

В Санкт-Петербурге состоялась рабочая встреча администраций Московского и Волго-Балтийского бассейнов ВВП.

имени Москвы» — уполномоченного Администратора Московского бассейна ВВП — побывала с рабочим визитом в Санкт-Петербурге с целью

обмена опытом с коллегами из ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

В ходе рабочих контактов специалисты и руководство ФБУ «Администрация

«Волго-Балт» познакомили делегацию «Канала имени Москвы» с основными направлениями своей деятельности в акватории внутренних водных путей Волго-Балтийского бассейна ВВП и устроили презентацию основных элементов успешно функционирующей в их аквато-

елегация ФГБУ «Канал рии Системы управления движением судов, а именно: системы УКВ-радиосвязи, радиолокационного мониторинга, АИС мониторинга, системы судовых сообщений, передачи путевой

> информации, информационная система, система телекоммуникаций.

Также в рамках диалога стороны обсудили формат, объем и эффек-

тивность оказания навигационных диспетчерских услуг, предоставляемых судоводителям на основной трассе Торово — Санкт-Петербург.

По итогам встречи стороны договорились о необходимости дальнейшего укрепления и расширения двустороннего сотрудничества.



ВОДНЫ

ЮБИЛЕЙ

РОДОМ ИЗ УСТЬЯ ТЕМЕРНИКА

270 ЛЕТ ПОРТУ РОСТОВ-НА-ДОНУ!

В 2020 году внушительный юбилей — 270 лет — со дня основания отмечает порт Ростов-на-Дону. «Водный транспорт» присоединяется к поздравлениям и вспоминает, как был открыт порт на Нижнем Дону и к каким целям движется сегодня.

из истории...

Сложно представить, но изначально порт находился в другом месте — не на Дону, а в устье реки Темерник, обмелевшей и являющейся несудоходной в настоящее время.

Окончание Русско-турецкой войны и подписание Белградского мирного договора в 1739 году привели к возобновлению торговых отношений между Россией, Турцией и Грецией через Азовское и Черное моря. Поэтому Россия вынуждена была учредить пограничную Темерницкую таможню на Нижнем Дону.

Собственно, благодаря этому и был основан будущий крупнейший город Юга России — Ростовна-Дону. Вполне вероятно, что при выборе места для таможни учитывалось то, что эти места уже были известны в России по азовским походам Петра Первого. Именно здесь, в устье Темерника, производились тогда ремонт и дооснащение судов азовских флотилий, здесь же имелся источник,

пятственно входить в формирующийся порт. Основные причалы порта находились на левом берегу Темерника, на территории, примыкающей к нынешнему Ростовскому пригородному железнодорожному вокзалу. И неслучайно именно вблизи этого места в 1976 году был установлен памятный знак — бронзовый кораблик — в честь основания Ростова и ростовского порта.

...В СОВРЕМЕННОСТЬ

Современная история порта Ростов-на-Дону характеризуется довольно интенсивным развитием. В 1998 году в порту был открыт международный пункт пропуска через государственную границу РФ, что позволило принимать суда под иностранным флагом. Если тогда ОАО (в настоящее время) «Ростовский порт» было единственным оператором в порту, то сегодня уже 23 участника внешнеэкономической деятельности. Количество причалов выросло с 13 до 59.

Летом 2009 года порт Ростовна-Дону получил статус морского.



мира», — подчеркнул руководитель АМП Азовского моря.

При этом ограничивающим судоходство фактором является воздействие ветров восточных направлений: уровень может достигать до минус 2 м от нуля проектного уровня порта. Кроме того, существуют и искусственные ограничения: объемы сброса воды Цимлянского водохранилища, высотные габариты Ростовского разводного железнодорожного

логичным показателем за соответствующий период 2019 года — до 15,7 млн грузов. Судозаход порта по итогам 8 месяцев 2020 года вырос на 11% и составил 5696 ед. флота.

...И В ПЕРСПЕКТИВУ

Лидирующий среди так называемых «малых портов» Азово-Черноморского бассейна намерен увеличивать грузооборот. В настоящее время в Ростове-на-Дону сразу несколько стивидорных компаний реализуют инвестиционные проекты по наращиванию мощностей.

ООО «Акватория» планирует строительство четырех новых причалов в порту Ростов-на-Дону, сообщил руководитель ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафоничев. Новые причалы планируется построить в районе промышленной зоны Заречная, расположенной на левом берегу 3143,3-го км реки Дон, между нефтяными терминалами ООО «Росмортранс» и Новошахтинского НПЗ.

Терминал ООО «Акватория» планирует осуществлять обработку зерновых и генеральных грузов. Проектный объем перевалки составляет 1 млн тонн грузов в год. Декларация о намерениях инвестирования согласована Росморречфлотом в июне 2018 года. Начало ввода в эксплуатацию морского терминала ООО «Акватория» запланировано на середину 2021 года.

Одновременно ООО «РОСТ» проводит реконструкцию своих причалов. Первый этап предусматривал реконструкцию первого причала и его продление до 146,88 м.

Разрешение на строительство выдано Росморречфлотом в декабре 2018 года.

Всего проект реконструкции предполагает строительство четырех грузовых причалов общим грузооборотом не менее 500 тыс. тонн в Александровском ковше, расположенном на левом берегу 3125,5 км реки Дон рядом со вторым грузовым районом АО «Ростовский порт». Морской терминал ООО «РОСТ» планирует перевалку грузов крытого хранения, тарно-штучных, сыпучих, зерновых и генеральных грузов.

Еще один проект реконструкции причала на левом берегу в порту Ростов-на-Дону, как рассказал Сергей Сафоничев, реализует ООО «ПКФ «Братья». В результате реконструкции длина причала должна увеличиться со 142 до 391 м. Проектный объем перевалки грузов составляет 960 тыс. тонн грузов в год.

Декларация о намерениях инвестирования согласована Росморречфлотом в 2019 году. Начало ввода в эксплуатацию реконструированного причалазапланировано на осень 2021 года.

Таким образом, только реализация этих трех проектов позволит нарастить ежегодный грузооборот морского порта Ростов-на-Дону на 2,5 млн тонн.

При подготовке исторической справки с разрешения авторов использовались материалы книги «Дон — река жизни. Очерк истории водных путей и судоходства на Юге России» Н. Редькова, Г. Беленького, А. Огарева



названный Богатым, по преданию, самим Петром Первым.

15 декабря 1749 года императрица Елизавета Петровна подписала грамоту, которая гласила: «Для сбору по тарифу и внутренних пошлин с привозимых из турецкой области и отвозимых из России за границу товаров таможню учредить вверх по реке Дону от устья реки Темерника против урочища, называемого Богатым колодезем...» Вблизи Темерницкой таможни, по сведениям русского военного инженера и историка А. И. Ригельмана, 2 марта 1750 года заложили порт. Это и был будущий порт Ростов-на-Дону, который всего лишь на два месяца младше самого города.

Темерник в то время, во всяком случае в устье, был достаточно широкой и глубокой для судов рекой, что позволяло им беспре-

За прошедшие 11 лет грузооборот порта вырос в 2,6 раза: с 8,8 млн в 2008 году до 22,95 млн тонн грузов по итогам 2019 года.

Особенностями порта Ростовна-Дону являются интенсивность судоходства и наличие ветровых нагонно-сгонных явлений. По словам руководителя ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергея Сафоничева, среднесуточный показатель приходов, отходов и транзитного прохода судов в морских портах Ростов-на-Дону и Азов составляет от 110 до 120 судов в сутки. Он пояснил, что путем простейшего математического расчета получается, что каждые 12-13 минут службы капитана порта взаимодействуют и обеспечивают безопасный проход морских судов. «Данный показатель конкурентоспособен не только с ведущими морскими портами мира, но и аэропортами

моста, который разводится три раза в сутки, но не разводится при ветре более 15 м/с и отрицательных температурах воздуха ниже минус 5.

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону по итогам 8 мес. (январь — август) 2020 года вырос на 6% по сравнению с ана-

ПРАЗДНИК БЕЗ ПРАЗДНОВАНИЯ

Изначально празднование 270-летия порта Ростов-на-Дону планировалось приурочить ко Дню работников морского и речного транспорта. Внушительный юбилей хотели отметить с размахом: провести парад транспортного флота, парад катеров, парусную регату на Кубок капитана морского порта Ростов-на-Дону, праздничный концерт и фейерверк. В связи со сложной эпидемиологической обстановкой запланированные массовые торжественные мероприятия были отменены.

В честь юбилея порта был организован байдарочный поход по Нижнему Дону. Спуск прошел по маршруту Цимлянское водохранилище — порт Ростов-на-Дону по инициативе Ростовского-на-Дону Морского собрания.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОТСТРОИЛИ ЗАНОВО

Принят в эксплуатацию реконструированный шлюз №2 Северо-Двинской шлюзованной системы.



завершением работ в рамках мероприятия «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы. 1-й этап» приемочной комиссией принят в эксплуатацию шлюз №2.

Реконструкция этой воднотранспортной системы входит в федеральный проект Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года. В рамках первого этапа реконструкции выведено из аварийного статуса гидротехническое сооружение, находившееся в аварийном техническом состоянии, − шлюз №2.

Шлюз, входящий в состав Северо-Двинской шлюзованной системы и подлежащий реконструкции, расположен на Топорнинском канале, который впадает в Шекснинское водохранилище двумя рукавами. Реконструируемое сооружение представляет собой однокамерный шлюз общей длиной 191,25 м с промежуточной головой, ворота и приводные механизмы которой были полностью демонтированы. В рамках реализации проекта первого этапа реконструкции построены новые сооружения вместо демонтируемых, в том числе здания диспетчерской и будок управления на верхней и нижней головах шлюза со средствами автоматизации и управления шлюзовыми воротами, а также пожарной сигнализацией и новыми сетями электроснабжения.

Северо-Двинская шлюзованная система, построенная по указу императора Александра I в 1825-1828 годах, соединяет бассейны двух морей — Каспийского и Белого. За весь период эксплуатации системы ее основные сооружения — шлюзы, выполненные из деревянных конструкций, — дважды полностью восстанавливались: с 1882 по 1885 годы и с 1916 по 1920 годы без изменения их технических характеристик, основных конструктивных решений и материалов.

В 2000-х годах началась очередная реконструкция уже с постепенной заменой в основном деревянных и деревоземляных гидротехнических сооружений на современные конструктивные решения, средства автоматизации и материалы. По ее завершении гарантированная глубина на водных путях 127-километровой Северо-Двинской шлюзованной системы, не входящей в состав Единой глубоководной системы Европейской территории РФ, увеличится до 2,5 м.

МЕЖДУ ВОЛГОЙ И СЕВЕРНОЙ ДВИНОЙ

Проведено преддекларационное обследование гидроузлов № 1, 4 Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей.

В соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта проведено преддекларационное обследование гидроузлов № № 1,4ФБУ «Администрация Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей».

Комиссия в составе представителей Росморречфлота, Ространснадзора, ФБУ «Администрация «Севводпуть», ФБУ «Администрация «Беломорканал» и АО «Акватик» провела осмотр гидротехнических сооружений гидроузлов и на основании результатов осмотра гидротехнических сооружений, ознакомления с данными наблюдений и имеющейся технической документацией пришла к выводам:

- 1. Декларируемые сооружения выполняют свои функции по осуществлению пропуска судов и поддержанию подпорного уровня воды.
- 2. Организация и проведение контроля технического состояния гидросооружений осуществляются в соответствии с действующими требованиями и нормативами. Наблюдения позволяют оценить техническое состояние сооружений и выявлять дефекты и повреждения, влияющие на безопасность сооружений.
- 3. Эксплуатация ГТС и их электромеханического оборудо-

вания ведется в соответствии с требованиями «Правил технической эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений», «Положения о планово-предупредительном ремонте судоходных гидротехнических сооружений», и других нормативных документов.

По действующей декларации уровень безопасности гидроузла № 1 оценивается как опасный (шлюз №2), а гидроузла № 4 как пониженный.

В 2020 году завершена реконструкция шлюза № 2 гидроузла № 1. По итогам декларирования

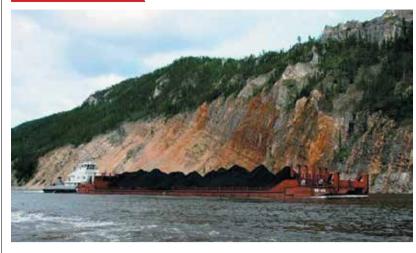
уровень безопасности гидроузла № 1 повысится.

Гидроузел № 1 находится в Кирилловском районе Вологодской области. Дата ввода в постоянную эксплуатацию — 1828 г. Назначение гидроузла — обеспечение судоходства между бассейнами рек Волга и Северная Двина.

Гидроузел № 4 находится в Сокольском районе Вологодской области, с/п Пригородное. Дата ввода в постоянную эксплуатацию — 1834 г. Назначение гидроузла обеспечение судоходства между бассейнами рек Волга и Северная Двина.







В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ — ДОСРОЧНО!

Завоз топлива в северные районы Хабаровского края завершен почти на месяц раньше графика.

вотом году северным территориям края, в которых сроки навигации ограничены, доставили 14,2 тыс. тонн угля и 22,7 тыс. тонн нефтепродуктов. Этого объема хватит, чтобы в течение всей зимы обеспечивать бесперебойную работу местной коммунальной инфраструктуры и социальных объектов.

«В этом году удалось привезти топливо в прибрежные территории Охотоморья — в Охотский, Аяно-Майский и Тугуро-Чумиканский районы — раньше установленных сроков. Туда дизельное топливо, бензин и уголь везут по морю танкерами, есть риск не успеть в срок. Однако благодаря слаженной работе всех участников завоза, а также своевременной оплате топлива администрациями районов и коммунальными организациями, все прошло без задержек. Также оперативно топливо завезли и в районы, расположенные вдоль Амура», — пояснили в краевом Министерстве ЖКХ.

Последний танкер доставил в Аяно-Майский район 400 тонн дизтоплива и 50 тонн бензина, а в Охотском — выгрузил 2,5 тыс. тонн дизтоплива и 130 тонн бензина. Оставалось еще допоставить энергоресурсы в Ульчский

и Николаевский районы. Но туда топливо сейчас идет по автомобильной дороге, поэтому эти небольшие партии на план северного завоза уже не влияют.

«Северный завоз — стратегически важное направление в работе правительства Хабаровского края. Каждый год от выполнения этой задачи всецело зависит жизнь самых отдаленных поселений в зимний период. Морозы там стоят суровые, а отопительный сезон начинается гораздо раньше, чем в других точках края. Поэтому топливо должно быть доставлено точно в срок и в полном объеме. И в этот раз регион справился уже к концу сентября, хотя крайняя дата — 20 октября. Правительство контролировало каждый из этапов поставок, и результат не заставил себя ждать», подчеркнул врио губернатора края Михаил Дегтярев.

В этом году северный завоз обошелся Хабаровскому краю в 1,6 млрд руб. В эту сумму вошли как закупка топлива через специализированную краевую организацию, выступающую оператором северного завоза, так и доставка топлива в семь районов, часть из которых расположена вдоль Амура, а другая — на морском побережье.

В КАРАТАЙКЕ РАЗГРУЗИЛИ ПОСЛЕДНЕЕ

В НАО завершен завоз энергоресурсов в отдаленные населенные пункты региона.

авершен завоз энергоресурсов в отдаленные населенные пункты Ненецкого автономного округа. В поселке Каратайка разгружено последнее судно, которое доставило 340 тонн угля, 74 куб. м и 5 тонн технических масел и смазок в бочкотаре.

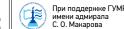
Первое судно с углем для поселка Харута вышло 27 мая. Таким образом, северный завоз длился в течение 127 дней. За этот период в 35 морских и речных портов доставлено 20,3 тыс. тонн каменного угля, более 7,7 тыс. кубометров дров, почти 11,9 тыс. тонн нефтепродуктов. Общая стоимость поставляемого в 2020 году топлива составила почти 1,25 млрд руб.

В этом году впервые за 14 лет

поставка и перевозка всех видов топлива были объединены в один лот при проведении торгов.

«Время показало, что решение о консолидировании всех видов энергоресурсов в одной закупке было правильным. Ненецкая нефтяная компания, выигравшая торги, исполнила свои обязательства в срок, несмотря на трудности. Кроме того, для Севержилкомсервиса работать с одним контрагентом, а не с несколькими значительно проще»,— отметила глава администрации Заполярного района НАО Надежда Михайлова.

Северный завоз традиционно стартует после прохождения ледохода. В первую очередь груз завозят по малым рекам, а затем по морю.







НА «ПОБЕДЕ» ЧЕРЕЗ АЗОВЫ И ГОРКИ

На Ямале на линию вышло новое быстроходное пассажирское судно.

Шурышкарском районе Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) свой первый рейс по маршруту Мужи — Лопхари (через Азовы и Горки) совершил новый быстроходный катер «Победа-75».

О потребности в новом водном транспорте жители Шурышкарского района говорили губернатору Дмитрию Артюхову во время одной из встреч. «Раньше между поселками ходило старое судно, которое не соответствовало современным требованиям. По заказу округа на Костромском заводе построили специально для района катер КС-162. В честь 75-летия великого праздника, который отмечаем в этом году, решили дать ему имя «Победа», — написал глава региона на своей странице в Instagram.

Судно спроектировано с учетом северного климата и оснащено противопожарными системами и ГЛОНАСС. КС-162 может пройти 600 км без дозаправки, развить скорость при полном водоизмещении — 45 км/час. Время в пути от районного центра до поселка Лопхари сократилось с семи до четырех с половиной часов. В рубке, пассажирском салоне и санузле предусмотрены системы отопления, а в летний период — судовая система кондиционирования. Кроме того, в салоне предусмотрены восемь мест для маломобильных пассажиров. Небольшая осадка судна позволит ходить по мелководным протокам Оби и принимать пассажиров на борт даже с необорудованного берега.

В районной администрации пояснили, что до конца этой навигации катер будет ходить по наполняемости, стоимость на билеты сохранилась на уровне прошлого года. В навигацию 2021 года катер будет обслуживать несколько маршрутов: село Мужи — село Овгорт (через деревни Новый Киеват и Ямгорт); село Мужи село Лопхари (через села Азовы и Горки). Также, по заявке главы поселения села Питляр и при наличии пассажиров, перевозки будут осуществляться по маршруту село Мужи — село Питляр (через село Шурышкары).

Дмитрий Артюхов также отметил, что для жителей многих отдаленных поселков водный транспорт играет ключевую роль, поэтому сейчас пассажирский флот обновляется по всему округу.

ОБЬ И ИРТЫШ

БОЛЕЕ МИЛЛИОНА КУБОВ

Объем дноуглубления техфлота «Обь-Иртышводпути» превысил миллион кубометров.

бщий объем дноуглубительных работ, выполненных техническим флотом ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в 2020 году, превысил миллион кубометров. Этот показатель складывается из двух параметров: объема транзитных дноуглубительных работ для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов, проводимых в целях подготовки судовых ходов к меженному периоду, и объема производства дноуглубительных работ, выполняемых в рамках предпринимательской деятельности.

Углубление судовых ходов в границах филиалов ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» осуществляется земснарядом «Иртышский-504», землесосами «Иртышский-727», «Казым» и «Иртышский-1020».

Землесос «Иртышский-727» осуществлял разработку группы перекатов, расположенных на участке Иртыша от границы с Республикой Казахстан до Омска. К настоящему времени объем разработанного этим судном грунта составляет почти 240 тысяч кубометров.

Еще один землесос — «Казым» — с начала навигации разработал группу перекатов в границах Тобольского РВПиС в реке Иртыш, после чего разработал перекаты в реке Малая Обь в границах деятельности Ханты-Мансийского окружного управления водных путей и судоходства. В настоящее время работы не закончены, возможно, землесос будет направлен на дальнейшие работы в районе города Ханты-Мансийска. Землесос «Казым» с начала навигации

выполнил углубление судового хода в объеме 250 тысяч кубоме-

Многочерпаковый земснаряд «Иртышский-504» применялся на разработке несвязных грунтов, слагающих перекатные участки в реке Иртыш, в границах Омского и Тобольского филиалов администрации бассейна. Объем донного грунта, разработанного при этом, составил 168 тысяч кубометров.

К настоящему времени плановый объем транзитного (в судовых ходах) дноуглубления на водных путях Обь-Иртышского бассейна выполнен в полном объеме.



ПОЙДЕТ НА ДИКСОН

Енисейское речное пароходство для расширения участия в промышленных проектах на Крайнем Севере модернизирует флот.

Чеплоход «Капитан Марусев», принадлежащий ЕРП, будет перерегистрован из класса «М» в класс «М-ПР». Работы по переоборудованию судна ведутся в Красноярском судоремонтном центре.

Среди необходимых работ автоматизация буксирной лебедки, установка спасательного плота и оснащение абсолютно всех членов экипажа гидрокостюмами, установка системы переработки отходов «СТОК-10М», позволяющей значительно увеличить автономность плавания судна, а также более широкое оснащение радионавигационным оборудованием: теперь на теплоходе смонтирована система спутниковой связи Iridium и другая сопутствующая аппаратура.

В пароходстве пояснили, что модернизация судна необходима для возможности плавания в Енисейском заливе ниже северной оконечности Бреховских островов до Диксона.

Зимой 2020 года теплоходу предстоит очередное освидетельствование Российским Речным Регистром и в дальнейшем присвоение класса «М-ПР».

Теплоход, который первоначально назывался «ОТА-968», построен на Пермском судостроительном заводе «Кама» в 1979 году по проекту 758АМ (758Б). В 2016 году теплоходу присвоено имя знаменитого енисейского речника Героя Соцтруда Ивана Тимофеевича Марусева. Теплоход «Капитан Марусев» класса «М» работал на рейде Дудинского морского порта, выполнял рейсы со срочными грузами в Усть-Порт и Байкаловск.

новосибирск

В МЕЖНАВИГАЦИОННОМ РЕЖИМЕ

Новосибирский шлюз, завершив навигацию, перешел в межнавигационный режим работы.

а Новосибирском шлюзе в сравнении с показателями 2019 года проведено на 13,3% больше шлюзований; на 64% выросло количество прошлюзованных судов; пассажиропоток вырос на 5,1%, грузопоток — на 11,6%.

Задержек шлюзования, по информации ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», в навигацию 2020 года допущено не было, транспортных происшествий, повлекших повреждения судоходных гидротехнических сооружений, не произошло.

Основной вид груза, перевозимого через Новосибирский шлюз, — минеральные строительные материалы (песок, щебень,

Новосибирский шлюз единственное судоходное сооружения за Уралом, которое обеспечивает безаварийные грузоперевозки и связывает судоходством не только Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайским краем, но и районы Крайнего Севера, что способствует экономическому развитию Сибирского региона.



«МАКАРОВЕЦ НА ФЛОТЕ — ЭТО ВСЕГДА ЗНАК КАЧЕСТВА!»

№10 (13016) 15 октября 2020 года

В ГУМРФ прошла череда торжественных посвящений в студенты и курсанты.



оржественная церемония состоялась и в Институте водного транспорта, и Морской академии ГУМРФ. Мероприятие в Институте водного транспорта прошло дистанционно, но при этом нисколько не снизило эмоциональный фон праздника для 678 счастливых первокурсников, заступивших на учебную вахту в прославленный вуз.

Вслед за новоиспеченными студентами Института водного транспорта Макаровка приняла на борт 448 первокурсников Института «Морская академия» (среди них — 34 девушки), которые произнесли торжественную клятву на построении, состоявшемся на нижнем плацу перед учебным корпусом в Стрельне — в присутствии руководства университета, профессорско-преподавательского состава, гостей мероприятия, в числе которых были, конечно, и родители.

Перед началом официальной церемонии курсант факультета Навигации и связи Института «Морская академия» Андрей Пухниченко исполнил перед строем песню «Россия!». Настроение праздника стало еще позитивнее.

Церемония посвящения открылась докладом директора Института «Морская академия» Владимира Соколова ректору университета Сергею Барышникову о готовности проведения традиционного посвящения в курсанты. В своем приветственном слове Сергей Олегович отметил, что только «...непрерывное стремление всю жизнь учиться и никогда не останавливаться на достигнутом — гарантия стать настоящим специалистом в морской отрасли!». Он также

пожелал ребятам всегда помнить, что их достижения — это слава на флаге Макаровки!

«Макаровец на флоте — это всегда знак качества!» — сказал

Под знаменами Российской Федерации, Санкт-Петербурга и университета юные курсанты под духовой оркестр исполнили гимн России, после чего с напутственным словом к ребятам обратилась ответственный секретарь Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга Татьяна Чекалова.

«В ваших руках не только ваше будущее, но и наше будущее тоже, — отметила Татьяна Ивановна. — Всегда следуйте гимну нашей великой страны и оставайтесь дружными членами экипажа, помогая друг другу на море и на

Перед собравшимися также выступили представитель Центрального совета Общероссийского Движения поддержки флота, специальный представитель губернатора Санкт-Петербурга Михаил Юрченко, капитан Пассажирского порта Санкт-Петербург Сергей Желдыбин, заместитель директора Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Александр Стрельников.

От имени управляющего директора Волжского пароходства Юрия Гильца с приветствием к юным морякам обратилась представитель первичной профсоюзной организации Северо-Западного регионального отделения профсоюза работников водного транспорта Галина Овечкина. С напутственными словами выступил священник Смольного собора отец Олег. Каждый из почетных гостей пожелал ребятам быть упорными и настойчивыми, дорожить званием моряка, хранить и приумножать славные традиции российского флота и быть достойными подвига своего легендарного предка — адмирала Степана Макарова!

С дружеским наказом быть достойными звания морякамакаровца к ребятам обратился курсант 5-го курса факультета Навигации и связи Андрей Пухниченко, а мама первокурсника Екатерина Марчук пожелала «... всем экипажам стать лучшими из лучших, а преподавательскому составу — неиссякаемой энергии, педагогической мудрости и крепкого здоровья».

Перед строем первокурсников выступил директор Института «Морская академия» Владимир Соколов. Он поздравил курсантов с успешным поступлением в университет и выразил уверенность в том, что, выдержав жесткий отбор и получив право учиться в лучшем транспортном вузе России, молодые моряки будут верны клятве, которую дали сегодня Родине.

«Смело идите вперед, гордо несите знамя Макаровки и помните, что попутный ветер всегда с теми, кто плывет!» — заключил Владимир Николаевич.

В память о великом флотоводце, ученом и исследователе адмирале Степане Макарове к бюсту легендарного моряка были возложены цветы, затем перед строем первокурсников, по сложившейся традиции в день посвящения в курсанты, прошло награждение лучших старшекурсников Макаровки наградами ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова «За усердие» II степени.

После клятвы курсанта под музыку Михаила Глинки и торжествующее «Ура!» молодых моряков из 53-х регионов России — а именно такова география набора этого года — в небо Санкт-Петербурга улетели воздушные шары, олицетворяющие высокий смысл выбранной ребятами профессии!

Завершилось мероприятие выдачей курсантских билетов.

Следующими, кто принял эстафету праздника, стали 150 курсантов Колледжа ГУМРФ и студенты Института международного транспортного менеджмента (284 новобранца, выбравшие профессию по одному из направлений института). Все они получили курсантские и студенческие билеты.

Посвящение в курсанты — одно из главных событий в их жизни. Отныне юноши и девушки отправляются в свой большой дальний поход во взрослую жизнь, унося в сердцах память о первом торжественном построении и клятву на верность России и ее мореходным традициям, которую они дали в морской столице страны.

АВТОНОМНЫЕ И ТЕЛЕУПРАВЛЯЕМЫЕ

По итогам третьих Всероссийских соревнований «Аквароботех-2020» МГУ им адм. Невельского подтвердил свои успехи в морской робототехнике.

о итогам второго этапа третьих Всероссийских **L** соревнований по морской робототехнике среди студенческих команд «Аквароботех-2020» Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского подтвердил свой статус национального лидера в молодежном сегменте отечественной морской робототехники. В двух основных номинациях соревнований — автономные необитаемые подводные аппараты и телеуправляемые необитаемые подводные аппараты — команды университета заняли первое и второе места.

В соревнованиях участвовали девять команд. Все показали интересные технические и технологические идеи. Судейская коллегия подвела итоги соревнований, победителям и призерам по двум направлениям были вручены на-

Автономные необитаемые полволные аппараты: 1-е место — Тихоокеанское высшее военноморское училище имени адмирала С.О Макарова; 2-е место — Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского; 3-е место — Дальневосточный федеральный университет.

Телеуправляемые необитаемые подводные аппараты: 1-е место — Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского; 2-е место — Филиал Северного (Арктического) федерального университета; 3-е место — Дальневосточный федеральный университет.

Соревнования прошли в бассейне МГУ им. Невельского, где подводные беспилотники выполняли конкурсные задания, обследовали дно, искали и поднимали затонувшие объекты. Как отметил главный судья соревнований начальник отдела ГУНИД МО РФ Павел Дробин, несмотря на объективные трудности при подготовке к соревнованиям, все команды показали высокое мастерство и организованность.



«ПОЛЯРНИК» ВМЕСТО ВОДОЛАЗОВ

Молодые работники «Севмаша» создали подводный робот для исследования целостности корпуса судна.

одводный робот принес «серебро» северодвин-🗕 ским изобретателям на Всероссийском конкурсе «Аквароботех-2020». За победу в составе команды боролись молодые работники «Севмаша» — студенты Института судостроения и морской арктической техники.

В команде из Северодвинска пятеро студентов. Роман Романов, Илья Смиренников и Алена Четверикова работают на «Севмаше» по системе «завод-втуз». Они создали аппарат «Полярник 3.0 Ботоморф» длиной чуть больше полуметра, высотой 24 см. Робот должен был пройти четыре испытания: проложить под водой кабель, обнаружить спрятанные шары и надписи, поднять со дна объект. «Полярник» показал отличные характе-

ристики — оказался мощным и маневренным, уступив победителям лишь в одном испытании — чтении надписей. Робот удивил всех своей асимметричной формой за основу был взят скат — морской обитатель.

Кроме того, северодвинцы единственные использовали встроенный аккумулятор, что позволило аппарату спускаться на дно без питания от провода и находиться там более 1,5 часов.

Студенты считают, что опыт участия в конкурсе позволит усовершенствовать «Полярник». Они уверены, что их разработку можно использовать в кораблестроении — робот может исследовать целостность корпуса лодки у достроечной набережной вместо водолазов.







ПОД ПАРУСАМИ «МИРА»

На учебном паруснике «Мир» 132 курсанта Макаровки передали вахту плавательной практики следующей смене.

а время двухмесячной смены 132 курсанта на борту парусного фрегата прошли 2595 морских миль. Таким образом, все требования контракта, заключенного университетом сФГУП «Росморпорт», выполнены в полном объеме.

Эти два месяца под непосредственным командованием руководителей практики Игоря Ююкина и Николая Дурнева позволили практикантам изучить устройство парусного судна, освоить работы, выполняемые на палубе и в машинном отделении, словом, при-

обрести многие профессиональные навыки. По результатам практики многие курсанты награждены дипломами, грамотами и благодарностями от капитана судна Андрея Орлова за примерную дисциплину и успехи в учебе.

Сложная текущая эпидемиологическая обстановка в России и мире не позволила паруснику швартоваться в зарубежных портах, в связи с этим практика проходила в открытой части Балтийского моря без захода в территориальные воды иностранных государств.



Практика удалась благодаря слаженному взаимодействию университета с экипажем парусника и администрацией Северо-Западного филиала ФГУП «Росморпорт» под постоянным контролем Росморречфлота.

Главным приоритетом университета при организации плавательной практики является защита здоровья курсантов и сотрудников. В этом году, учитывая стремительное распространение новой коронавирусной инфекции COVID-19, такой подход особенно актуален. При подготовке к проведению практики были приняты меры, позволившие учесть все рекомендации, направленные на предотвращение распространения новой коронавирусной инфекции, включая дополнительные разъяснения о порядке смены членов экипажей морского транспорта.

Также в университете был принят Стандарт безопасной деятельности, а для учета особенностей плавательной практики — и регламент по соблюдению мер безопасности при организации практики обучающихся на учебном судне. При нахождении на ПУС «Мир» в силу вступает инструкция судовладельца капитану судна об организации мер



безопасности по противодействию распространения коронавирусной инфекции в период плавательных практик обучающихся. Только после двух проверок на COVID-19 с перерывом на карантин между ними, судно вышло в море с полностью здоровым экипажем.

Новый курсантский экипаж «Мира» будет проходить практику на борту фрегата до 29 ноября. Ребята смогут отработать практические вопросы учебной плавательной практики по навигации, устройству судна, ознакомиться с эксплуатацией судо-

вых механизмов. Помимо этого они постигнут все сложности парусного вооружения фрегата и приобретут практическое мастерство по его управлению.

В план практики входит обучение по поддержанию судна в мореходном состоянии, использованию приборов радионавигации для обеспечения безопасности мореплавания. Курсанты также смогут отработать жизненно необходимые для любого моряка навыки по предотвращению пожара на судне, а также по использованию спасательных средств и устройств.

БРАТЬ КУРСОВОЙ УГОЛ И ПЕЛЕНГ

Мы были в море ровно 62 дня. Скажу, что для первого опыта это очень даже и немало. Время пролетело незаметно, и теперь мы можем смело называть себя настоящими моряками.

Взойдя на судно в первый раз, мы были немного растеряны. Теперь с опытом за плечами возвращаемся домой. Могу смело сказать, что все стали немного иными: кто-то повзрослел, кто-то по-новому влюбился в свою профессию, многие воодушевились и поставили перед собой новые цели, все стали более серьезными, собранными, ответственными курсантамиморяками.

За спиной — два месяца практики, которые останутся в нашей памяти на всю жизнь. Мы приобрели много новых знаний, набрались бесценного опыта, почувствовали и испытали на себе настоящее море, привыкли к строгому распорядку дня, освоили новые предметы, выучили все необходимое и сдали экзамены, но самое главное — каждый сам для себя определил в жизни приоритеты

Палубная работа пошла нам на пользу. Мы научились работать с парусами, обслуживать судно,

управляться с инструментами, красить, шкурить и драить.

Занятия по профессии были очень интересными и захватывающими. Старший руководитель практики капитан дальнего плавания Игорь Ююкин старался как можно более детально объяснить все темы, приводил множество интересных примеров из личного опыта и давал дельные советы.

Наряды и дежурства были разнообразными. На нас возлагалась огромная ответственность. Руководитель практики Николай Дурнев четко объяснял нам, как должен вести себя моряк, проводил множество инструктажей и следил за нашим поведением.

Свободного времени было хоть и немного, однако мы успевали читать, играть в нарды, шашки и шахматы, просто разговаривать друг с другом и, конечно же, наслаждаться морем.

Одним словом, практика удалась!

Капитан парусного учебного

судна «Мир» Андрей Орлов сказал слова напутствия будущим работникам морского флота, пожелав удачи в дальнейшей учебе и в профессии.

Многие курсанты были награждены дипломами, грамотами и благодарностями за примерную дисциплину и успехи в учебе. Никто не забыл и про призеров шахматного турнира. Победителем стал курсант Николай Еремин. Отличившиеся ребята — Павел Антипов и Анатолий Семисынов — тоже были награждены благодарностями капитана судна.

В море никак без творчества, особенно с такими талантами, какие есть у макаровцев. В один из вечеров курсантский хор и группа активистов порадовали членов экипажа и своих товарищей заключительным концертом.

Практика полуилась интересной. Находясь в море, мы видели множество различных судов, проходящих рядом с нами, научились опознавать отличительные знаки,

маяки, оси фарватера, брать курсовой угол и пеленг, попробовали себя в качестве рулевого и впередсмотрящего, матроса и кадета. Руководители практики проводили с нами круглые сутки, помогая нам во всем.

Замечательная плавательная практика подарила нам прекрасное время, проведенное с пользой, и сделала из нас настоящих моряков.

Диана Смородина, курсант 3-го курса Института «Морская академия»





