



# ВОДНЫЙ

8 НОЯБРЯ  
2020 года  
№11 (13017)

Выходит один раз в месяц

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

# ТРАНСПОРТ

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

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



**СПГ И ДРУГИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ — БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВЫ**

СТР. 4



**«АРКТИКА»: МОЩНОСТЬ, АВТОНОМНОСТЬ, НАДЕЖНОСТЬ**

СТР. 6



**ВТОРОЙ — ДЛЯ «АЛЬФЫ», ДВАДЦАТЬ ВТОРОЙ — ДЛЯ «КРАСНОГО СОРМОВА»**

СТР. 7



**ПО РЕЧНЫМ МАГИСТРАЛЯМ ДО «КРАЙНИХ МОРЕЙ»...**

СТР. 12



## ВИКТОРУ ЧЕРНОМЫРДИНУ, ЧЕЛОВЕКУ И ЛЕДОКОЛУ!

Президент России принял участие в торжественной церемонии поднятия Государственного флага на ледоколе «Виктор Черномырдин».

На ледоколе проекта 22600 «Виктор Черномырдин», построенном на Балтийском заводе (ОСК), поднят Государственный флаг в присутствии Владимира Путина. В церемонии также приняли участие: председатель совета директоров Объединенной судостроительной корпорации Георгий Полтавченко, министр транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев, руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов. Были приглашены также курсанты ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова.

Владимир Путин поблагодарил корабелов, принимавших участие в строительстве уникального судна, названного именем выдаю-

щегося человека, который был «политиком государственного и без всякого преувеличения исторического масштаба».

Глава государства подчеркнул необходимость подтверждать первенство в изучении и освоении арктических территорий, а также выразил уверенность в том, что российские корабелы справятся со всеми стоящими перед ними задачами: «Уже сейчас идет работа над несколькими сериями дизельных и атомных ледоколов, аналогов которым нет в мире. За ними будущее, и уверен, что наши талантливые кораблестроители готовы к новаторству, к поиску и внедрению смелых технических решений, и они, безусловно, справятся со всеми стоящими перед ними, перед нашей страной, задачами».

Дизель-электрический линейный ледокол обладает мощностью 25 МВт и является самым большим и мощным в мире неатомным ледоколом. Он предназначен для обеспечения бесперебойной проводки судов в Финском заливе. Также ледокол может работать в Арктике и Антарктике.

«Виктор Черномырдин» имеет ледовый класс «Icebreaker8» и способен развивать скорость до 17,8 узла на чистой воде, проходить льды толщиной до 2 метров непрерывным ходом со скоростью 2 узла. Кроме того, ледокол может выполнять операции во льдах до 3 метров.

Ледокол обладает самым высоким классом автоматизации и может управляться всего одним человеком. Судно оборудовано двумя вертолетными площадками

и способно не только обеспечивать ледокольные проводки, но и участвовать в научных экспедициях, перевозить контейнеры и опасные грузы.

Контракт на строительство ЛК-25 был заключен в октябре 2011 года. Ледокол был заложен на Балтийском заводе по заказу ФГУП «Росморпорт» 10 октября 2012 года. Ледокол планировалось спустить на воду летом 2014 года, строительство завершить в конце 2015 года, однако сроки работ по проекту затянулись.

Ледокол проекта 22600 «Виктор Черномырдин» спущен на воду 30 декабря 2016 года на Балтийском заводе.

30 сентября 2020 года Объединенная судостроительная корпорация и ФГУП «Росморпорт» подписали акт передачи ледокола.

На борту нового линейного дизельного ледокола «Виктор Черномырдин» президент РФ обсудил вопросы судостроения с председателем совета директоров АО «Объединенная судостроительная корпорация» Георгием Полтавченко.

Георгий Полтавченко доложил, что задача по увеличению выпуска гражданской продукции, поставленной президентом, в целом в корпорации решается. «Сегодня у нас строятся 113 заказов по линии гражданского строительства где-то на 503 миллиарда рублей. В этом году мы сдаем 19 заказов, 11 уже сдали. Думаю, что программу этого года выполним. В принципе, по следующим годам также есть понимание о том, что мы

## ОСК: ВЫЗОВЫ РОЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТИ

Владимир Путин встретился с председателем совета директоров ОСК Георгием Полтавченко.

сможем справиться», — сообщил Георгий Полтавченко.

Говоря о проблемах, он, прежде всего, обозначил санкции, усложняющие получение комплектующих от так называемых «партнеров». Выход: приходится искать решения внутри страны. Так, недавно сданный атомный ледокол «Арктика» — на 93 процента нашей локализации. «В том числе пришлось нашим смежникам и нам некоторые компетенции восстанавливать — восстановили. «Арктика» прошла все испытания очень успешно. Думаю, что это хо-

роший сигнал для всех нас, что мы можем и должны справляться со многими проблемами», — подчеркнул он.

Владимир Путин отдельно поинтересовался, какова загруженность предприятий ОСК. «Загруженность очень высокая», — подтвердил Георгий Полтавченко. — Более того, я могу сказать, что некоторые предприятия у нас, которые готовы были бы выполнять определенные заказы, сегодня не выходят на конкурсы, потому что их не устраивают сроки. Они настолько загружены, что не могут

обеспечить своевременное, к примеру, начало строительства».

Не обошли и проблемы, связанные с пандемией. По информации

Георгия Полтавченко, в ОСК трудится около 97 тысяч работников. На предприятиях корпорации с весны действует план противоэпидемических мер, и основная масса людей проявляет достаточную сознательность в выполнении этих элементарных норм санитарной безопасности.



## ЕНИСЕЙСКИЙ БАССЕЙН

ФЛОТ — НА ЗИМНИЕ  
КВАРТИРЫ

В Енисейском бассейне с окончанием навигации основная часть флота прибыла в пункты зимнего отстоя.

ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» в навигацию-2020 выполнило все параметры государственного задания. Содержание внутренних водных путей производилось на участках протяженностью 8375 км, в том числе: 1-я категория — с гарантированными габаритами и освещаемой обстановкой — 2014 км; 2-я категория — с гарантированными габаритами и светоотражающей обстановкой — 337 км; 3-я категория — с гарантированными габаритами и неосвещаемой обстановкой — 3089 км; 6-я категория — с неосвещаемой обстановкой без гарантированных габаритов — 63 км; 7-я категория — без навигационного ограждения и гарантированных габаритов — 2872 км.

Общее количество знаков СНО составляло 6,5 тыс., в том числе: береговых — 4,5 тыс. и плавучих — 2 тыс. Безопасность судоходства в Енисейском бассейне обеспечивали 32 обстановочные бригады. В эксплуатации ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» находилось 82 ед. технического и вспомогательного флота, в том числе 11 дноуглубительных судов, работали 2 руслоизыскательские партии.

Освещение навигационных знаков производилось в установленный срок с 25 июля на участке от Красноярска до устья реки Ангара, с 1 августа — на участке от устья реки Ангара до арктического порта Дудинка.

По результатам выявления несоответствия установленных глубин фактическим уровням принимались меры для обеспечения безопасности судоходства. На лимитирующих перекатах производились землечерпательные работы для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов.

Подъем и спуск судов через плотину Красноярской ГЭС производился Красноярским судоподъемником по заявкам судовладельцев с 15 июня по 13 октября, а также в установленные государственным заданием сроки с 3 сентября по 3 октября. Красноярским судоподъемником в навигацию-2020 произведено 35 шлюзований и перевезено 25 судов.

Производится оснащение обстановочных судов судовыми обстановочными комплексами (СОК) и картплоттерами с электронными схемами, многочерпаковые земснаряды — системой координированного управления позиционированием на прорези (СКУП).

Специалисты ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» выполняли русловые изыскательские работы с использованием высокоточных автоматизированных промерных комплексов (АПК). Обработка велась на персональном компьютере с применением современного программного обеспечения.

Для поддержания гарантированных габаритов судового хода и обеспечения путевых работ выполнялись полевые съемки на лимитирующих перекатах. Помимо обеспечения путевых работ, проводились работы с целью создания и обновления электронных навигационных карт (ЭНК).

## ЛЕНСКИЙ БАССЕЙН

НА ЯНЕ — МАЛОВОДНО,  
НА АЛДАНЕ — ДЫМНО

На последнем обслуживаемом участке Ленского бассейна закрылась судоходная обстановка.

Судоходная обстановка на последнем обслуживаемом участке Ленского бассейна водных путей, участке р. Лена устье реки Витим — г. Усть-Кут закрыта с 22 октября. К 4 ноября весь флот ФБУ «Администрация Ленского бассейна» прибыл в плановые пункты зимнего отстоя, начата подготовка к зимнему судоремонту, в том числе, путем выморозки. Навигация 2020 года в Ленском бассейне официально завершена.

Протяженность водных путей, обслуживаемых судоходной обстановкой в навигацию 2020 года, согласно государственному заданию составила 10949 км. В том числе с гарантированными габаритами 9147 км, без гарантированных габаритов 1802 км.

Судоходная обстановка в 2020 году открывалась в основном в плановые сроки, за исключением участка на реке Лена Усть-Кут — Киренск, который был открыт 27.04 (+14 дней к плану), Киренск — у.р. Ичера 28.04 (+18 дней к плану), у.р. Ичера — у.р. Витим 06.05 (+10 дней к плану), у.р. Витим — у.р. Олекма 12.05 (+10 дней к плану), участка реки Алдан п.Джебарики-Хая — устье 21.05 (+6 дней к плану).

Гидрологическая ситуация по реке Лена в навигацию 2020 года характеризовалась как близкая к маловодной, а на арктических реках Яна и Индигирка как маловодная. Ограничения по осадке на реке Лена в навигацию 2020 года не вводились.

На участке р. Яна п. Усть-Куйга — мыс Уэдей вследствие долговременного понижения уровней воды менее проектных отметок по опорным водомерным постам Юбилейный и Нижнеянский 4 сентября было введено ограничение по осадке судов, которое на участке Усть-Куйга — Нижнеянский действовало до 22 сентября, а на участке Нижнеянский — мыс Юэдей до закрытия судоходной обстановки 30 сентября.

На участке реки Индигирка снижение уровней воды менее проектной отметки по опорному водомерному посту Белая Гора и снижение глубин на участке Белая Гора — водомерный пост Немков меньше гарантированной величины с 9 сентября вынудило ввести ограничение по осадке на данном участке, которое действовало до окончания навигации 3 октября.

На реке Алдан вследствие практически нулевой видимости из-за дыма от лесных пожаров, в целях обеспечения безопасности судоходства на участке п.Джебарики-Хая — устье р. Алдан 5 августа был введен запрет на движение судов вниз по течению. Данные ограничительные меры действовали до 12 августа.

Судоходную обстановку в навигацию 2020 года обслуживали 73 бригады, тральные работы выполняли 3 тральные бригады, на русловых изысканиях задействовано 12 изыскательских партий, на водных путях содержалось свыше 16 тыс. навигационных знаков.

В навигацию 2020 года изыскательскими партиями выполнено 497 съезмов лимитирующих участков, тральными и обстановочными бригадами протралено 312,7 квадратных километров судовых ходов, что позволило своевременно принимать ре-

шение о приоритетности проведения дноуглубительных работ и вносить изменения в схемы ограждения судовых ходов.

На транзитных дноуглубительных работах было задействовано 13 ед. дноуглубительной техники, в т.ч. один дноуглубительный кран, общей технической производительностью 17280 км/ч. Плановый объем дноуглубительных работ на транзите составил 1606,6 тыс. км/ч грунта.

Закрытие судоходной обстановки проводилось в сроки, установленные распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта о категориях средств навигационного оборудования и сроках их действия, кроме участка реки Алдан п.Джебарики-Хая — устье. На данном участке, согласно письму Росморречфлота, действие судоходной обстановки было продлено на трое суток. Данное продление вызвано задержкой работы транспортного флота по доставке каменного угля в пункты на реке Алдан из-за отсутствия видимости на водных путях вследствие лесных пожаров.



## ОБСКИЙ БАССЕЙН

## ГАБАРИТЫ ПОДДЕРЖАЛИ — БЕЗОПАСНОСТЬ ОБЕСПЕЧИЛИ

По Обскому бассейну ВВП за навигацию водным транспортом перевезено 748,5 тыс. пассажиров.

В Обском бассейне внутренних водных путей завершается навигация 2020 года. Государственное задание исполнено в полном объеме. В целом по Обскому бассейну водным транспортом перевезено порядка 5 млн тонн грузов и 748,5 тыс. пассажиров.

В целях поддержания гарантированных габаритов и обеспечения безопасности судоходства для проведения дноуглубительных работ было введено в эксплуатацию семь земснарядов общей технической производительностью 9700 куб. м/час, в том числе три зем-

снаряда проекта 1-517-03 общей производительностью 7500 куб. м/час. В ходе разработки перекатов извлечено 4 млн куб. м грунта.

Судоходной обстановкой обслуживалось 3447,1 км водных путей, в том числе освещаемой обстановкой — 2051 км, отражательной — 1256 км, неосвещаемой — 140,1 км. Протяженность внутренних водных путей, обслуживаемых обстановкой с гарантированными габаритами, — 3289 км, без гарантированных габаритов — 158,1 км.

Новосибирский судоходный шлюз отработал в плановом режиме с 10 мая по 21 сентября. Судопропуск осуществлялся по мере подхода судов. Проведено 468 шлюзований, прошлюзовано 785 судов, перевезено через шлюз 31,6 тыс. тонн грузов (2019 год — 413 шлюзований, прошлюзовано 478 судов, пропущено 28,4 тыс. тонн грузов).

Во исполнение распоряжения Росморречфлота Администрация провела оплавывание ранее созданных в рамках ФЦП «ГЛОНАСС 2002-2010» и ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС 2012-2020» электронных навигационных карт (ЭНК). В текущую навигацию оплавано 2569 км, это реки Бия, Катунь, Чарыш, Обь (устье Бии — г. Барнаул и г. Каменьна-Оби — устье НПК), Бердь, Чаус, Томь (г. Томск — устье), Кеть, Васюган, Нюролька. В навигацию 2021 года работы будут продолжены.

В сентябре было введено в эксплуатацию промерное судно, построенное по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФБУ «Администрация Обского ВВП». Судно оснащено современным автоматизированным гидрографическим (промерным) комплексом, предназначенным для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий.

В рамках заключенного между Росморречфлотом и правительством Алтайского края соглашения учреждение, по поручению Росморречфлота, выполнило свои обязательства по поддержанию габаритов пути сверх установленных государственным заданием на реках Катунь («БГПК» — устье), р. Бия (Порт — устье), р. Обь (устье Бии — г. Барнаул): глубина не менее 140 см, ширина — не менее 40 м, в течение 110 суток. Фактический период поддержания габаритов составил 119 суток. В рамках соглашения Администрация содержала дополнительные судовые хода к обстановочным пунктам Рассказиха, Бобровка, Барсуково, Кокуйское в течение 139 суток.

Благоприятные условия судоходства позволили судовладельцам Алтайя перевезти в течение навигации 0,87 млн тонн различных грузов и 147,6 тыс. пассажиров.





## РОСМОРПОРТ

ОТ АЗОВА ДО АРКТИКИ,  
ИЛИ К ПАРАДОКСАМ ЛЕДОВЫХ  
ПРОВОДОК ГОТОВЫ

Портовый ледокольный флот Росморпорта готов к зимнему сезону, линейный бюджет готов к декабрю.

ФГУП «Росморпорт» полностью завершил подготовку своего портового ледокольного флота к предстоящим ледокольным проводкам во время зимней навигации 2020–2021 годов. В настоящее время все 12 портовых ледоколов предприятия полностью технически готовы к работе. Это три ледокола, принадлежащих Архангельскому филиалу ФГУП «Росморпорт»: «Капитан Евдокимов», «Капитан Чадаев» и «Капитан Косолапов», три ледокола Азовского бассейнового филиала «Фанагория», «Капитан Харчиков» и «Георгий Седов», а также шесть ледоколов для работы в Северо-Западном бассейне — «Семен Дежнев», «Иван Крузенштерн», «Капитан М. Измайлов», «Капитан Зарубин», «Юрий Лисянский» и «Капитан Плахин».

При подготовке к сезону ледокольных проводок ФГУП «Росморпорт» проводит ремонтные работы ледокольного флота с учетом технического состояния систем и механизмов судов. Это делается в соответствии с инструкциями по эксплуатации технических средств и с требованиями классификационных обществ.

Всего в состав ледокольного флота Росморпорта входят 36 ледоколов и ледокольных буксиров. Линейные ледоколы будут готовы в плановый срок к 1 декабря 2020 года. Ледоколы Росморпорта укомплектованы опытными экипажами, капитаны имеют многолетний опыт работы на ледокольном флоте. Ледоколы предприятия регулярно участвуют в уникальных морских операциях в полярных водах.

Так, в 2019 году ледокол «Диксон» выполнил буксировку единственного в мире плавучего энергоблока «Академик Ломоносов» по Северному морскому пути из Мурманска в Певек. Зимой 2019–2020 годов ледоколы «Капитан Драницын» и «Адмирал Макаров» участвовали в международном проекте MOSAiC и доставили из порта Тромсе (Норвегия) персонал, снабжение и топливо на исследовательский ледокол Polarstern, замороженный в лед в высоких широтах Арктики.

Предприятие предоставляет услуги ледокольного обеспечения проводок судов в 15 замерзающих морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, а также услуги ледокольного обеспечения плавания судов во льдах в иных бассейнах Мирового океана. Проводки в них начинаются в разное время. По многолетней практике раньше всего сезон открывается в акватории морского порта Архангельск — с середины ноября.



Ледокол «Капитан Чудинов» на Азовском море

Отмечается, что наибольшее число проводок ледоколы Росморпорта выполняют в Азовском бассейне. В зимний период Азовское море оказывается на стыке атмосферных фронтов. Зимой к северу от него проходит зона повышенного атмосферного давления, от которой к морю устремляется холодный материковый воздух, что может приводить к замерзанию моря с декабря по март. Толщина льда зимой достигает 50–80 см, торосы — до 2 м и более. В период 2018–2019 годов в Азовском бассейне РМП обеспечил проводку 3357 судов, при этом в целом за год флот предприятия выполнил 6572 проводки.

Показатель в Азовском бассейне достигается за счет возможности проводки относительно небольших судов караванным методом, в то время как для проводки крупнотоннажного судна, например, в Финском заливе необходимо задействовать одновременно два мощных линейных ледокола.

## «КОНКУРЕНТНАЯ» СТАТИСТИКА ВЫРОСЛА

Конкуренция в закупках ФГУП «Росморпорт» в 1,5 раза выше среднероссийского уровня.

Показатель уровня конкуренции ФГУП «Росморпорт» в сегменте закупок по 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» почти в полтора раза выше среднего показателя по отрасли в стране (2,24–2,3 в 2019–2020 годах).

Показатель конкуренции рассчитывается как среднее количество поданных заявок на лот среди всех филиалов предприятия. Результат, который показало ФГУП «Росморпорт» в этом году, действительно является высоким. Отмечается, что среднее значение учитывает уровень конкуренции в тех филиалах предприятия (Анадырский, Махачкалинский, Сахалинский, Ваннинский, Петропавловский, Восточное управле-

ние Дальневосточного бассейнового филиала), которые являются менее привлекательными для участников закупок ввиду их сложных климатических условий и географического расположения.

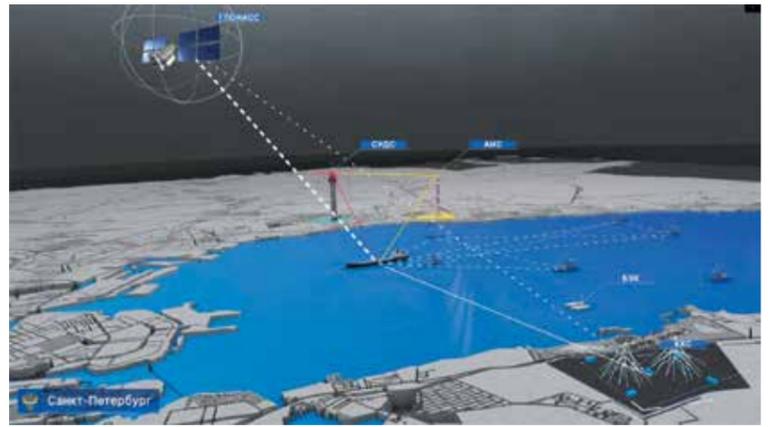
ФГУП «Росморпорт» при проведении закупок использует специальный функционал электронной торговой площадки «Росэлторг» (АО «ЕЭТП») — крупнейшего в России федерального оператора электронных торгов для государственных и муниципальных заказчиков, а также госкомпаний и коммерческих предприятий. В рамках данного сотрудничества специалисты маркетингового центра площадки проводят интенсивную переговорную работу с потенциальными поставщиками, приглашая их на

торги ФГУП «Росморпорт». Данная активность включает в себя формирование подробной базы возможных участников закупок, адресную рассылку и телефонный обзвон. По окончании процедуры закупки специалистами ЭТП «Росэлторг» формируется подробный отчет, включающий в себя, среди прочего, обратную связь от поставщиков.

«Несмотря на достаточно высокий уровень конкуренции в закупках ФГУП «Росморпорт», предприятие продолжает придерживаться политики открытости для новых поставщиков, так как повышение уровня конкуренции положительно сказывается на эффективности закупочной деятельности предприятия», — отмечается в сообщении.

## Е-НАВИГАЦИЯ

## В ЦИФРЕ ПО ВВП



Сформирована Единая коллекция электронных навигационных карт ВВП РФ в рамках проекта «Карта-Река».

Компания «Кронштадт Технологии» выполнила два важных госконтракта Минтранса России в рамках ФЦП «ГЛОНАСС», завершив создание тестовой акватории е-Навигации (ОКР «е-Море») и формирование Единой коллекции электронных навигационных карт внутренних водных путей РФ (проект «Карта-Река»).

ОКР «е-Море» выполнялся группой компаний «Кронштадт» с 2016 по 2020 год и заключался в создании тестовой акватории, обеспечивающей всестороннюю проверку и отработку разрабатываемых навигационных, связанных, информационных систем и комплексов судовой и береговой иерархической инфраструктуры в рамках глобальной концепции е-Навигации. Целью работы стало повышение безопасности мореплавания и судоходства на водных путях Российской Федерации, а также рост эффективности морских перевозок. Отмечается, что в результате выполненных работ Минтранс России получил не просто «полигон» для отработки и тестирования цифровых решений, но единственную в стране площадку е-Навигации, на которой будут аккумулироваться ведущие разработки для безэкипажного коммерческого судоходства, что, безусловно, выводит Россию на один уровень с другими странами-лидерами в этой области.

Генеральный директор «Кронштадт Технологии» Андрей Родионов отметил: «АО «Кронштадт Технологии» является единственным промышленным российским участником Международной Ассоциации Маячных Служб (IALA) — драйвера е-Навигации — и реализует широкий спектр программ для повышения безопасности и эффективности коммерческого судоходства в стране. Сегодня мы с гордостью сообщаем о том, что результат многолетних исследований, разработки технологий и классификации требований профильных ведомств и ассоциаций принят Министерством транспорта РФ и станет новым этапом развития судоходства в стране и драйвером кардинальных изменений в отрасли. Мы глубоко уверены в том, что в нашей стране новые технологии будут применяться максимально эффек-

тивно и будут способствовать скорейшему внедрению автономных и безэкипажных технологий судоходства для судов, а также морской и речной инфраструктуры. Кстати, хорошая новость — в 2020 году на базе нашей тестовой акватории е-Навигации создана еще одна площадка — тестовая акватория «Беспилотник», предназначенная для тестирования новейших безэкипажных судов».

Также Андрей Родионов сообщил о том, что компания «Кронштадт Технологии» завершила создание базы данных навигационной информации и электронных навигационных карт внутренних водных путей РФ в рамках проекта «Карта-Река», который также выполнялся в интересах Минтранса и Росморречфлота с 2009 года.

Прошедшие камеральную проверку в ФБУ «Администрация Волго-Балт» электронные навигационные карты (ЭНК) внутренних водных путей РФ используются для обеспечения безопасности плавания судов и плавсредств, оборудованных соответствующими системами отображения ЭНК. Всего «Кронштадт» оцифровал и обновил карты судоходных рек протяженностью 69 784 км и загрузил их в базу данных Единой коллекции электронных навигационных карт внутренних водных путей Российской Федерации для дальнейшего использования.

Вместе с тем компания провела масштабную работу по разработке предложений к нормативным документам в части требований к государственным навигационным картам ВВП РФ, производству и стоимости промеров на озерах и водохранилищах, входящих в «Перечень внутренних водных путей РФ», утверждаемый распоряжением Правительства РФ. Одновременно с созданием базы электронных карт проводился выездной цикл обучения специалистов, а в бассейновые администрации устанавливалось необходимое для работы оборудование и программное обеспечение.



# СПГ И ДРУГИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ — БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВЫ

Сжиженный природный газ уверенно вошел в повседневную жизнь отрасли. Использование СПГ на судах, а также перспективы внедрения в судоходстве альтернативных видов топлива обсудили ключевые игроки рынка и ведущие эксперты в ходе организованной «ПортНьюс» IV конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».

В мире происходит последовательное ужесточение экологических требований к судоходству. Как рассказал в ходе конференции директор Департамента международного сотрудничества Минприроды России Нуритдин Инамов, речь идет об ужесточении требований к судовому топливу не только со стороны ИМО, но и со стороны региональных организаций (например, ХЕЛКОМ), а также национальных юрисдикций, что диктует необходимость внедрения альтернативных видов судового топлива.

## НУЖНА ГОСПОДДЕРЖКА

В то же время дешевле тяжелого судового топлива (мазута) пока ничего нет, а строительство судов на альтернативных видах топлива требует дополнительных вложений. Именно поэтому массовое развитие экологичного судоходства во всем мире, включая Россию, невозможно без мер господдержки.

При всех преимуществах сжиженного природного газа, стоимость постройки судов с газотопливной системой выше на 30–40% стоимости постройки судна на обычном топливе. Как рассказал в ходе конференции руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, по этой причине в Росморречфлоте возобновили работу над программой стимулирования судоходства на СПГ. По его словам, в рамках программы предполагается предоставлять субсидии, которые компенсируют бы разницу в стоимости судов на обычных видах топлива и на СПГ, а также другие льготы для судовладельцев, желающих строить такой флот.

В настоящее время уже действует скидка на портовые сборы при заходах СПГ-судов в порт Приморск, однако этого недостаточно.

По мнению Александра Пошивая, на пути внедрения СПГ на водном транспорте России стоят четыре главные проблемы — дефицит береговой инфраструктуры, отсутствие отечественных двигателей на СПГ, отсутствие сил и средств реагирования на аварийные случаи при погрузке и выгрузке СПГ, необходимость дипломирования специалистов в соответствии с международными стандартами. Работа над решением данных проблем ведется.

О необходимости государственной поддержки судовладельцев для внедрения альтернативных видов топлива в ходе конференции также заявил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

## В СВЯЗКЕ ИНФРАСТРУКТУРА — ФЛОТ

Для создания инфраструктуры бункеровки СПГ необходимо наличие соответствующего флота, а для строительства флота — на-

личие инфраструктуры. Возникает классическая дилемма, разрешить которую способны лишь крупные игроки рынка.

В этой связи стоит отметить, что одна из крупнейших мировых танкерных компаний — российское ПАО «Совкомфлот» (СКФ) — уже имеет большой успешный опыт эксплуатации танкеров на СПГ. Компания определила данный вид топлива в качестве основного для своих новых судов.

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов отметил, что снижение выбросов углекислого газа по флоту СКФ в 2018 году составило 6,5%, в 2019 году — 9,1%, за девять месяцев 2020 года — 19,2%. СПГ дешевле дизельного топлива, поэтому эффективность работы танкеров на СПГ с точки зрения тайм-чартерного эквивалента выше.

«Опыт практического использования этого вида топлива позволяет отметить преимущества в работе с ним при эксплуатации судов: безопасная бункеровка, отсутствие рисков разлива и загрязнения окружающей среды, надежность работы оборудования, независимость от береговой инфраструктуры по сравнению с жидким топливом при использовании скрубберов. На рынке есть и другие, помимо СПГ, виды топлива и технологии, позволяющие обеспечить соответствие заданным ИМО уровням выбросов, но все они либо подразумевают использование жидкого топлива, либо не обеспечивают достаточной гибкости и удобства в эксплуатации, либо и то, и другое сразу. Например, удаление окислов серы посредством скрубберов в закрытом цикле приводит к накоплению на судне токсичных остатков, возможностью оперативно сдать их в береговые приемные мощности для дальнейшей утилизации есть не всегда. Также возникает необходимость постоянного приобретения расходных материалов... Все это ведет к повышенным операционным затратам и худшей экономике по сравнению с использованием СПГ», — рассказал Игорь Тонковидов.

К настоящему времени «Совкомфлот» успешно провел свыше 100 бункеровок СПГ, приняв на борт более 43 тыс. тонн такого топлива. Не было отмечено ни одного происшествия, связанного с использованием СПГ как топлива — разливов, травм, неисправностей.

## КРУПНЫЕ ИГРОКИ ВЫБИРАЮТ...

Другая крупная госкомпания, а именно ФГУП «Росморпорт», также строит флот на СПГ. Как рассказал заместитель начальника отдела проектов и сопровождения судостроения Управления развития и строительства флота ФГУП «Росморпорт» Денис Гурский, в интересах Росморпорта строятся два экологичных двухтопливных автомобильно-железнодорожных паромов «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга — Балтийск. Суда способны работать как на низкосернистом топливе, так и на сжиженном природном газе. Отметим, что их строительство синхронизировано с планами по вводу в эксплуатацию на Балтике специализированного танкера-бункеровщика компании «Газпром нефть» («Газпромнефть Марин Бункер»).



Судоходная компания «ВОЛГОТРАНС» приступила к реализации проекта Greenship — разработка, строительство и эксплуатация серии из трех гибридных судов нового поколения экологического класса и их эффективное использование на реках Арктической зоны Российской Федерации. Об этом в ходе конференции рассказал первый заместитель генерального директора ООО «ВОЛГОТРАНС» Алексей Пальгов. По его словам, проект при поддержке Минприроды России был вынесен на рассмотрение Арктического совета и одобрен на этом высоком международном уровне.

Продолжая тему СПГ, следует отметить, что речь не идет лишь о морском или даже река-море транспорте. Так, в 2020 году в эксплуатацию было введено первое в России речное судно с двигателями, работающими на СПГ, — пассажирский теплоход «Чайка СПГ», построенный Зеленодольским заводом. Подробно о строительстве судна «Чайка СПГ» в ходе конференции рассказал заместитель генерального директора по внешней кооперации АО «Судостроительная

корпорация «Ак Барс» Александр Емелюшин.

Компания «Ленпромавтоматика» приняла участие в этом проекте как поставщик системы управления бортовой криогенной газотопливной системой. Научный сотрудник НПК «Ленпромавтоматика» Ярослав Евдокимов рассказал участникам конференции об успешном опыте автоматизации криогенной системы и в вопросах бункеровки, в том числе применении сертифицированных заправочных муфт для снижения риска аварийности при бункеровке.

## НЕ ГАЗОМ ЕДИНЫМ

Впрочем, СПГ не является единственной возможной альтернативой обычным видам топлива.

Так, по словам выступившего на конференции заместителя директора Дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максима Кулинка, хорошие перспективы открываются при использовании на гражданском флоте атомной энергии. Так, применение реакторных установок «РИТМ-200», которые устанавливаются на новейшие ледоколы ЛК-60, может быть эффективно на контейнеровозах и нефтяных тан-

керах. Применение ядерной энергии на судах дает такие преимущества, как автономность, мощность, компактность, экологичность. К примеру, одна загрузка ядерного топлива в «РИТМ-200» эквивалентна 540 тыс. тонн арктического дизельного топлива.

При этом на пути внедрения атомной энергии в гражданский флот стоит недоверие к судам на ядерном топливе: в настоящее время во многие иностранные порты запрещен заход судов с атомными энергетическими установками. «За все время эксплуатации атомного ледокольного флота ни одного происшествия не случилось, а при разработке «РИТМ-200» был учтен опыт Фукусимы, что, по нашему мнению, не позволит допустить каких-либо ядерных катаклизмов», — сказал Максим Кулинок. Впрочем, в некоторых азиатских странах, таких как Китай и Южная Корея, проявляют интерес к сотрудничеству в данном вопросе.

По мнению генерального директора Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексея Рахманова, интересное решение действительно может быть найдено для использования ядерного топлива, применение которого на жизненный цикл судна оказывается дешевле, чем СПГ. В корпорации также продолжают вести работы по использованию водорода, при этом специалисты пришли к выводу, что водород не обязательно хранить на

борту, а можно производить его в формате воздухонезависимых установок.

Глава ОСК в ходе конференции сделал прогноз: судоходство через 20–25 лет перейдет на полное электродвижение. Никаких технических препятствий для строительства судов на электродвижении в России нет. При этом среди перспективных источников энергии можно рассматривать не только СПГ, но и водород, атомную энергию или «большую батарею».

## ЛОЖКА ДЕГТЯ

Говоря об экологическом аспекте, следует отметить, что нормы ИМО не учитывают воздействие на окружающую среду полного цикла производства того или иного топлива, а лишь непосредственное воздействие при эксплуатации на судне.

Как отметил в ходе конференции генеральный директор Морского Инженерного Бюро профессор Геннадий Егоров, не только углекислый газ является парниковым. Метан, например, заметно опаснее для озонового слоя, чем CO<sub>2</sub>, и он как раз весьма заметно уходит в атмосферу при работе на СПГ. Приведенный выброс парниковых газов за весь жизненный цикл при работе на метаноле на 12% меньше, на СПГ — на 4% меньше по сравнению с работой на дизельном топливе. «Но выбросы за весь жизненный цикл самого топлива, включая его производство, не нормируются ИМО, и эти данные пока никак не влияют на принятие решения по выбору судового топлива, хотя по таким критериям метанол выглядит экологичнее СПГ», — подчеркнул эксперт.

## НЕСУХОЙ ОСТАТОК

Подводя итог дискуссии, развернувшейся на конференции, стоит отметить, что уже никто на судоходном рынке не сомневается в развитии альтернативной энергетики. В ближайшее годы наиболее популярным видом судового топлива, скорее всего, станет СПГ. Также можно ожидать развития технологий применения ядерного топлива, особенно в российской Арктике, а также водорода и аммиака.

При этом на судах будущего, скорее всего, будет повсеместно применяться электродвижение, в том числе с использованием «больших батареек» в качестве источников энергии, которые по мере развития научно-технического прогресса будут становиться все более компактными и эффективными.

Одной из ключевых задач для успешного внедрения новых технологий на водном транспорте России, безусловно, является постоянный диалог между судоходными компаниями, судостроительными предприятиями, поставщиками комплектующих и государственными регулирующими органами, обеспечивающими необходимые меры господдержки.



## СЕВМОРПУТЬ

## ТРАНЗИТНЫЙ РЕКОРД

Транзитные грузоперевозки по СМП за 10 месяцев достигли рекордного уровня.



Объем перевезенных транзитных грузов по трассам Северного морского пути составил 1 млн 280 тыс. тонн. Отмечается, что это исторический рекорд за всю историю транзитных грузоперевозок по Севморпути.

Предыдущий рекорд был достигнут в 2012 году, он составил 1 млн 200 тыс. тонн.

Под транзитным рейсом понимается движение судна от западной до восточной границы Северного морского пути или наоборот — от

восточной до западной границы — без осуществления грузовых операций в портах и пунктах СМП.

Как сообщалось ранее, о том, что объем грузоперевозок по Северному морскому пути по итогам 2020 года может превысить 31 млн тонн, рассказал в ходе церемонии передачи атомного ледокола проекта 2220 ФГУП «Атомфлот» глава Росатома Алексей Лихачев.

Напомним, в ходе X Международного форума «Безопасность на транспорте» в Санкт-Петербурге начальник отдела безопасности мореплавания ФГУП «Атомфлот» (входит в ГК «Росатом») Сергей Стрельников выразил мнение, что круглогодичные проводки судов по трассам Северного морского пути в восточном направлении на регулярной основе возможны с 2023 года.

## СВЯЗЬ

ПОДКЛЮЧЕНИЕ  
К ИНТЕРНЕТУ — УДВОИТЬ

На всем протяжении Севморпути необходимо обеспечить надежную связь.

На всем протяжении Северного морского пути (СМП, Севморпуть) необходимо обеспечить надежную связь. Об этом в ходе совещания по развитию СМП заявил глава Правительства РФ Михаил Мишустин.

Он отметил, что в настоящее время в арктической зоне к Интернету подключено уже более 550 социально значимых объектов. В ближайшие три года, до 2024 года, необходимо этот показатель удвоить.

«На Дальнем Востоке сейчас строится подводная волоконно-оптическая линия, которая наконец-то присоединит Чукотский округ к единой сети электросвязи страны. Такая же возможность должна быть и в арктических территориях. Чтобы обеспечить качественное покрытие связи всего Северного полушария, создается спутниковая система с использованием космических аппаратов «Экспресс-РВ». Для этого мы уже предусмотрели в федеральном бюд-

жете более 30 млрд руб. на ближайшие три года», — сказал Мишустин.

Он добавил, что для развития инфраструктуры в этом регионе важно использовать самые различные инструменты, в том числе и государственно-частное партнерство.

Многие из этих задач сформулированы в утвержденном Правительством Российской Федерации плане развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года.

## СОВКОМФЛОТ

## УКРЕПИТЬ ПОЗИЦИИ

«Совкомфлот» отфрахтовал три ледокольных газовоза для «Арктик СПГ 2».

Группа «Совкомфлот» заключила с оператором проекта «Арктик СПГ 2» — компанией «Арктик СПГ 2» 30-летние тайм-чартерные контракты на эксплуатацию трех новых ледокольных газовозов. Об этом сообщает пресс-служба СКФ.

Контракты на строительство судов были заключены СКФ с верфью DSME (Республика Корея) в октябре 2020 года по результатам тендера, который провел оператор проекта.

Грузовместимость каждого из трех новых танкеров составит 172 410 куб. м, судам будет присвоен ледовый класс Arc7. Поставка всех трех судов планируется в 2023 году. Газовозы будут эксплуатироваться под Государственным флагом Российской Федерации и управляться российскими экипажами.

«Укрепление позиций «Совкомфлота» в сегменте морской перевозки сжиженного газа яв-

ляется одной из приоритетных задач в рамках действующей стратегии долгосрочного развития компании. Реализация этой стратегии призвана обеспечить «Совкомфлоту» рост денежных потоков, зафиксированных на долгосрочной основе и не зависящих от циклических колебаний конъюнктуры фрахтового рынка. Суммарный объем контрактованной выручки будущих периодов группы СКФ по трем тайм-чартерным контрактам составит около \$4,2 млрд, в результате чего общий объем контрактованной выручки будущих периодов группы СКФ составит около \$24 млрд», — отметил генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

В СКФ рассказали, что новые газовозы спроектированы с учетом накопленного «Совкомфлотом» опыта безопасной эксплуатации танкера «Кристоф де Маржери» —

первого в мире ледокола-газовоза (с 2017 года, проект «Ямал СПГ»). Пропульсивная установка танкеров включает три винторулевых колонки типа «Азипод» суммарной мощностью 51 МВт, что сравнимо с мощностью атомного ледокола типа «50 лет Победы» (55 МВт) и существенно превышает мощность первого в мире атомохода «Ленин» (32,4 МВт). Такая пропульсивная установка должна обеспечить новым танкерам более высокую, по сравнению с газовозами предыдущего поколения, скорость движения и маневренность в ледовых условиях.

Ввод в эксплуатацию арктических газовозов нового поколения должен обеспечить реализацию планов круглогодичной навигации в восточном секторе акватории Северного морского пути.

На сегодняшний день газовый флот СКФ включает 15 судов, еще 19 находятся в стадии строительства.

## ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

ХОТЬ И СЛОЖНО  
КОНКУРИРОВАТЬ С АВИАЦИЕЙ

Эксперты оценили возможность развития пассажирского сообщения в Арктике как перспективную.

Эксперты считают развитие пассажирских перевозок в Арктике перспективным — с учетом освоения Арктики, но отмечают сложность конкуренции с авиационным транспортом. Такие мнения были высказаны в ходе дискуссии на форуме «Порты Арктики».

Генеральный директор ОАО «Северное морское пароходство» Яков Антонов отметил, что присутствие пассажирского судоходства должно усиливаться в регионах, которые нет возможности обслуживать с использованием авиации, например, на Земле Франца Иосифа (ЗФИ), Новой Земле и прилегающем побережье.

«С возрастанием точек активности по ЗФИ и на Новой Земле, я думаю, что появятся, и в том числе для нас, новые возможности и новые задачи показать себя в перевозке пассажиров для смены бригад, смены персонала», — уточнил эксперт.

Он добавил, что в настоящее время предприятие обслуживает межмуниципальные линии на регулярной круглогодичной основе в рамках договора с Министерством транспорта Мурманской области.

Генеральный директор ООО «Полар Транс» Сергей Брилин согласился, что перспективы такой работы есть, но не хватает регулярности перевозок. В частности, компания в этом году столкнулась с нехваткой таких пассажирских линий при доставке бригад на Новую Землю и возвращении оттуда в связи со сложными метеоусловиями. По его мнению, открытие таких линий целесообразно под определенный проект.

Брилин добавил, что это актуально и для Ненецкого автономного округа, где для доставки рабочих бригад используются баржебуксирные составы с людьми, однако пока сложно конкурировать с авиацией.



## ПЕРЕВОЗКИ

КОГДА ПРЕДЛОЖЕНИЕ  
ИЗБЫТОЧНО

Чрезмерная конкуренция в арктических перевозках ставит в неравные условия арктических перевозчиков.

Избыточное предложение по флоту в арктических перевозках ставит в неравные условия специализированных арктических перевозчиков. Такое мнение высказал генеральный директор ОАО «Северное морское пароходство» Яков Антонов в ходе дискуссии на форуме «Порты Арктики».

«Сейчас сложилась чрезмерная конкуренция в арктических перевозках, прежде всего, в строительстве новых судов или судов обустройства. Помимо тех компаний, которые традиционно работают в западном сегменте Северного морского пути, не секрет, что есть присутствие и дальневосточных компаний, что добавляет некий дисбаланс флота на начальные и на завершающие этапы навигации. Я считаю, что предложение по флоту в эту навигацию было местами избыточно, что, в общем, не является хорошо», — отметил спикер.

По его словам, стоимость строительства флота арктического класса имеет повышенный коэффициент 20–30%, дороже в эксплуатации за счет более мощных двигателей и трудозатратных ремонтных ведомостей. Поэтому этот специфический флот должен работать и содержаться в специфических условиях.

«Когда мы говорим, что в окно навигации — июль — октябрь — могут ходить суда с пониженным ледовым классом, а то и без ледового класса, то фактически это ставит арктических перевозчиков в неравные условия, а в совокупности с конкуренцией просто не дает компаниям прогнозировать работу своих судов на период 5–10 лет, а это значит, не позволяет возмещать или восстанавливать основные фонды. Прямо говоря, никто ничего не строит», — подчеркнул Яков Антонов.

## АТОМОХОД



Источник: rosatomflot.ru

## «АРКТИКА»: МОЩНОСТЬ, АВТОНОМНОСТЬ, НАДЕЖНОСТЬ

На атомном ледоколе «Арктика» поднят Государственный флаг Российской Федерации.

В Мурманске на головном универсальном атомном ледоколе «Арктика» ФГУП «Атомфлот» прошла торжественная церемония поднятия Государственного Флага Российской Федерации.

В торжественной церемонии принял участие председатель Правительства Российской Федерации Михаил Мишустин, заместитель председателя Правительства РФ Юрий Борисов, генеральный директор Госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев, генеральный директор АО «ОСК» Алексей Рахманов, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка, генеральный директор АО «Балтийский завод» Алексей Кадилов и другие.

«Ледокольный атомный флот — серьезное конкурентное преимущество России. И конечно, его расширение — это мощные инвестиции в будущее. Прежде всего это импульс к развитию экономики как России, так и региона», — отметил Михаил Мишустин, председатель Правительства РФ.

С приветственным словом к участникам и гостям церемонии обратился генеральный директор Госкорпорации «Росатом» Алек-

сей Лихачев. «Это подтверждение абсолютного и бесспорного лидерства Российской Федерации в Арктическом регионе. Мы ожидаем закладку еще одного атомного ледокола «Чукотка» в ближайшее время. А на верфях дальневосточного завода «Звезда» будет заложен сверхмощный атомный ледокол «Лидер», — сказал он.

На борту атомохода состоялась церемония подписания акта приема-передачи головного универсального атомного ледокола «Арктика» проекта 22220. В ней приняли участие Юрий Борисов, Алексей Лихачев, Алексей Рахманов. Подписи под актом приема-передачи поставили Мустафа Кашка и Алексей Кадилов.

«Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» открывает серию судов, которые определяют будущее Северного морского пути, — отметил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка. — Атомоходы проекта 22220 соответствуют высоким требованиям безопасности для работ в Арктическом регионе. Технические характеристики атомных ледоколов отвечают запросам наших партнеров: мощьность, автономность и надежность».



Источник: rosatomflot.ru

## КОМПЕТЕНТНО

## СКОЛЬКО СУДОВ МЫ ПОСТРОИМ В РОССИИ?

Россия формирует благоприятные условия для развития речного судоходства и обновления флота. Однако остаются проблемы, которые сдерживают развитие внутреннего водного транспорта. Решение этих проблем отраслевые эксперты и игроки рынка искали в ходе онлайн-конференции «Сколько судов мы построим в России?», организованной ИАА «ПортНьюс» при поддержке ПАО «ГТЛК» в партнерстве с агентством «INFOLine».

## СТРОИТЬ ПО ПОТРЕБНОСТЯМ

Новое судостроение следует согласовывать с реальными данными по выбытию старого флота и корректным анализом грузовой базы и пассажиропотока. Такое мнение в ходе онлайн-конференции «Сколько судов мы построим в России?», организованной ИАА «ПортНьюс», высказал генеральный директор Морского Инженерного Бюро профессор Геннадий Егоров.

Он обратил внимание на триаду «грузовая база — путевые условия — флот». Именно она определяет перспективы нового судостроения в сегменте река-море и речном.

Например, по данным МИБ, совокупное выбытие дедвейта в сухогрузном тоннаже к 2025 году составит примерно 870 тыс. тонн, к 2030 году — 2 млн тонн. При условии сохранения сегодняшней грузовой базы для компенсации такого уменьшения флота потребуется к 2025 году еще около 100 судов проекта RSD59, а к 2030 году — около 200 единиц. Однако профессор Геннадий Егоров особо отметил, что рынок требует наличия судов различных типов-размеров, а не только «Волго-Дон макссов». В частности, не списываются, соответственно, пользуются грандиозной популярностью суда типа «Омский», которые берут 3000 тонн груза при осадке 3,20 м. Поэтому есть очень реальный спрос на новые «Омские» проекта RSD34.

Аналогично по танкерному флоту. Сокращение тоннажа на 2025 год составит около 280 тыс. тонн, на 2030 год — 780 тыс. тонн. В пересчете на химовозы «Волго-Дон макссы» проекта RST27M — еще 36 судов на 2025 год и около 100 единиц на 2030 год. При этом продолжается расширяться перечень наливных грузов, к растительному маслу и патоке добавляются гидрон, жидкие удобрения, метанол и другая нефтехимия, а также такие грузы, как битум, которые вообще требуют вовсе не копирования наших RST27, а других технических решений.

По круизным пассажирским потребностям в новом судостроении объективно определяется по сокращению суммарной пассажироместности. Причем это явление также абсолютно объективно и связано не только со старением флота, но и сокращением количества пассажиров на каждом отдельно взятом судне в связи с продолжающимися работами по повышению комфортабельности (меньше кают, но большей площадью). В итоге сейчас у нас в сумме 24600 пассажиро-мест, в 2025-м ожидается 18700, в 2030 году — 11600. При сохранении сегодняшнего объема круизных пассажиров нам потребуется соответствующее количество новых круизников. Здесь тоже надо видеть реальные тенденции рынка. То есть необходимы и PV500, как самые окупаемые, и PV300, и PV11, и ПКС.

## БОРЬБА СУБСИДИЙ С СУБСИДИЯМИ

Формирование транспортно-экономического баланса, предусматривающего распределение грузопотоков, позволит повысить эффективность госсубсидий, считает первый заместитель генерального директора ООО «ВОЛГОТРАНС» Алексей Пальгов.

По его словам, наличие транспортно-экономического баланса, позволит избежать конкуренции субсидий, выделяемых на развитие водного и железнодорожного транспорта. «С одной стороны, государство субсидирует РЖД, а РЖД тратит эти деньги на то, чтобы снизить перспективный грузопоток на водном транспорте. При этом государство одновременно субсидирует строительство флота и вкладывает средства в развитие инфраструктуры ВВП. Получается борьба субсидий с субсидиями».

## ЕСТЬ МНЕНИЕ

Чтобы иметь современный инновационный флот, необходимо ввести ограничения сроков эксплуатации судов. Такое мнение высказал Алексей Пальгов.

«Это нужно для эволюционного развития судостроения и судоходства, развития инноваций в этих секторах экономики. При таких условиях финансовые структуры смогут четко рассчитать экономику проекта на период эксплуатации судна, судовладельцы будут прогнозировать смену собственного флота, верфи — планировать загрузку мощностей», — считает Алексей Пальгов.

При этом он заметил, что старый флот — не опасный, а технологически устаревший, в то время как нужен современный флот.

«Не надо бояться ограничений по возрасту эксплуатации судна, — отметил Алексей Пальгов. — Ограничения не вводятся мгновенно, это постепенный процесс, который в судоходстве, как правило, предусматривает переходный период».

## ЛИДИРУЕМ В ГРУЗОВОМ СЕКТОРЕ

Россия в сегменте строительства грузовых судов смешанного плавания лидирует и со значительным отрывом. «Однако это не повод для того, чтобы успокоиться», — такую оценку российскому судостроению дал генеральный директор Морского Инженерного Бюро профессор Геннадий Егоров.

По данным Бюро, для работы на российской грузовой базе было получено за двадцать лет 467 самоходных грузовых судов смешанного река-море ограниченного морского и внутреннего плавания. Российские заводы поставили 284 судна (61%). Если учесть заказы, то в России строится еще 43 судна из общего заказа в 58 судов, т.е. уже 74%.

Однако, напомнил эксперт, судостроение — среда вполне конкурентная. Китайские и турецкие заводы

также претендуют на исполнение этих заказов, и их вклад в действительности весьма заметен. Ими соответственно было построено 65 и 58 судов.

## «ВОДОХОДЪ» ВЫБИРАЕТ ЭЛЕКТРОТЯГУ

Судоходная компания «ВодоходЪ» при обновлении скоростного флота будет двигаться по пути строительства флота на электротяге. Такое мнение высказал председатель совета директоров судоходной компании «ВодоходЪ» Виктор Олерский.

«Там где есть линейное судоходство, можно говорить об электродвижении. Такие суда в 2 раза эффективнее, чем метеоры», — пояснил Виктор Олерский.

Он напомнил, что у компании «ВодоходЪ» девять «Метеоров». «Задача обновления скоростного флота актуальна. Новые «Метеоры» повторить физически можно, но экономически нецелесообразно», — сказал Виктор Олерский. Также он рассказал, что в настоящее время по заказу компании ведется строительство первого судна на электротяге. Оно будет сдано в 2021 году.

## НЕКОМПЕТЕНТНОСТЬ ИНВЕСТОРА — ЭТО РИСКИ

Приход в сегмент строительства судов река-море инвесторов без компетенций его эксплуатации создает нездоровую ситуацию на рынке. Это может привести к дефолтам и удорожанию денег для постройки судов река-море. Такое мнение высказал председатель совета директоров судоходной компании «ВодоходЪ» Виктор Олерский.

По его словам, в последнее время благодаря лизинговым программам финансирование для строительства флота стало более доступным, судостроительные предприятия научились строить современные и серийные суда. Как следствие, начался бум строительства востребованных рынком судов река-море. Это хорошо, но несет определенные риски.

«Наряду с судовладельцами в этот сегмент рынка пришли инвесторы без опыта эксплуатации такого флота, — обратил внимание Виктор Олерский. — В лучшем случае, они строят судно и предлагают его более опытным коллегам, чтобы эксплуатировать его после поставки судна с верфи. В худшем — делают это сами. Как следствие, с рынка стали поступать тревожные сигналы о просрочках по лизинговым платежам. Если мы будем дальше увлекаться этим, мы разбалансируем узкий и сложный с точки зрения работы маржинальности рынок в сегменте река-море».

По мнению Виктора Олерского, это приведет к дефолтам. Как следствие, деньги станут либо совсем недоступными, либо труднодоступными.

## ГРУЗОВОЙ ПОНТОН

## ПРЕМЬЕРА «КРАСНЫХ БАРРИКАД»

Несамоходный грузовой понтон проекта ГРПН спущен на воду в Астраханской области.

На производственной площадке «Красные баррикады» спущен на воду несамоходный грузовой понтон проекта ГРПН. Контракт на строительство судов данного проекта заключен с лизинговой компанией АО «МАШПРОМЛИЗИНГ».

Грузовое судно представляет собой несамоходный однопалубный понтон прямоугольной формы с подрезом корпуса в носовой и кормовой оконечностях. Корпус разделен двумя продольными и семью поперечными переборками с образованием балластных и сухих отсеков.

Понтон проекта ГРПН имеет класс Российского морского реги-

стра судоходства и предназначено для перевозки палубных грузов (крупных негабаритных грузов) как по морю, так и по внутренним водным путям.

Как отмечается в сообщении пресс-службы общественной организации «Промышленный профсоюз», это первое судно, которое было построено после возобновления работы предприятия.

На верфи продолжается строительство второго судна этого класса, оно запланировано к спуску в ноябре этого года. В планах заказчика — строительство серии подобных судов на астраханских площадках ЮЦСС.

Напомним, в декабре 2017 года Арбитражный суд Астраханской области признал «Красные баррикады» банкротом и открыл в отношении верфи конкурсное производство. В мае 2019 года президент России Владимир Путин на совещании по вопросам социально-экономического развития региона отметил, что завод находится «в непрестом положении», прежде всего из-за отсутствия необходимого количества заказов. В июне 2019 года Южный центр судостроения и судоремонта (ЮЦСС, входит в ОСК) выкупил имущество завода на открытых торгах за 955 млн руб.

Завод «Красные баррикады» основан более 120 лет назад, специализируется на строительстве плавучих морских буровых установок, платформ, а также судов различного назначения.

*Основные размерения: длина габаритная — 85,5 м, ширина — 16,5 м, высота борта — 4,5 м, осадка по грузовую марку — 3,11 м, водоизмещение порожнем — 990 тонн, водоизмещение (по грузовую марку) — 4200 тонн. Грузоподъемность — 3000 тонн.*



## СУХОГРУЗ

## ВТОРОЙ — ДЛЯ «АЛЬФЫ», ДВАДЦАТЬ ВТОРОЙ — ДЛЯ «КРАСНОГО СОРМОВА»

Сухогруз «Альфа Меркурий» завершил сдаточную программу-2020 «Красного Сормова».

«Красное Сормово» спустило на воду сухогруз проекта RSD59 «Альфа Меркурий» — второе судно в серии из девяти сухогрузов для компании «Альфа».

«Сегодня мы завершаем сдаточную программу завода «Красное Сормово» этого года, — рассказывает генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин. — «Альфа Меркурий» — десятое и последнее судно, которое будет сдано в 2020 году. Кроме того, в уходящем году мы передали пассажирский теплоход «Мустай Карим», поэтому мы можем с уверенностью сказать, что предприятие со своими задачами справилось».

Глава предприятия также отметил, что сухогруз проекта RSD59 «Альфа Меркурий» в скором времени пройдет швартовые и ходовые испытания и будет передано заказчику.

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

*Класс судна: KM Ice 2 R2 AUT1-ICS CONT (deck, cargo holds Nos.1.2) DG (bulk, pack).*

Первое судно проекта RSD59, по словам директора департамента судостроения ООО «Альфа» Валерия Свиныхова, уже успешно прошло все испытания и после процедуры регистрации судна в порту Таганрога будет введено в эксплуатацию под контракт по перевозкам зерна.

«Нижегородские предприятия не раз доказывали, что они являются ведущими в сфере гражданского судостроения в стране. Завод «Красное Сормово» является одним из флагманов отрасли, который за последние годы спустил на воду множество судов как проекта RSD59, так и других типов. У предприятия хорошие долгосрочные перспективы. Оно уже загружено заказами до 2022 года», — сказал заместитель губернатора Нижегородской области Андрей Саносян.

Перед спуском нового судна прошла церемония его освящения.

Напомним, в декабре 2019 года ПАО «Завод «Красное Сормово» и ГТЛК подписали контракт на строительство девяти сухогрузов проекта RSD59 в рамках соглашения о предоставлении опциона на заключение договоров на строительство и поставку 20 судов данного проекта. Ранее верфь построила три серии аналогичных судов, суммарная численность которых составляет двадцать один сухогруз. На текущий момент «Красное Сормо-

во» является лидером по количеству построенных судов проекта RSD59 среди отечественных судостроительных предприятий.

Самоходное сухогрузное однопалубное судно с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными ВРК, морского и смешанного «река/море» плавания «Волго-Дон макс» 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».

Районы плавания: морские районы, соответствующие ограниченному району плавания R2 с высотой волны 3% обеспеченности 7,0 м, с удалением от места убежища не более 100 миль и с допустимым расстоянием между местами убежища не более 200 миль, внутренние водные пути России с учетом ограничений, включая ВБВП и ВДСК.



## ЗЕМСНАРЯД



## МНОГОЧЕРПАКОВЫЙ — ВПЕРВЫЕ

ВАО «Порт Коломна» сдан многочерпаковый земснаряд проекта 3409 для филиала ФГБУ «Канал имени Москвы».

На производственной площадке АО «Порт Коломна» приемочной комиссией принят несамоходный многочерпаковый шаландовый земснаряд класса «Р 1,2 (лед 10) А» проекта 3409.

Судно построено по государственному контракту в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного

земснаряд производительностью 250 куб. м/час предназначен для проведения дноуглубительных работ на тяжелых связных, несвязных грунтах и других землечерпательных работ.

Отмечается, что это первый многочерпаковый земснаряд, построенный на отечественных предприятиях в новейшей истории РФ.

*Главные размерения и характеристики: длина — 51,5 м; ширина — 12,2 м; высота борта — 2,6 м; осадка с полными запасами в рабочем положении — 1,2 м; экипаж — 28 чел.*

плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ). Государственный заказчик — ФКУ «Речводпуть», генеральный подрядчик АО «Порт Коломна». Проект выполнен Горьковским центральным конструкторским бюро речного флота (ГЦКБ «Речфлота»).

Оснащенный современным оборудованием земснаряд позволит поддерживать необходимые глубины на участках внутренних водных путей для обеспечения безопасности судоходства и увеличения перевозок грузов. Судно сдано в срок в соответствии с госконтрактом.

## ПАРОМ

## ПРОШЕЛ ПРОЦЕДУРУ КРЕЩЕНИЯ

Амурский судзавод спустил на воду грузопассажирский паром.

Амурский судостроительный завод (ОСК) спустил на воду второй грузопассажирский автомобильно-железнодорожный паром ледового класса проекта CNF11CPD 00300 «Василий Ощепков» для сообщений между островом Сахалин и материком.

генерального директора ПАО «АСЗ» Михаил Боровский в своем выступлении поблагодарил заводчан за труд на строительстве заводских заказов и подчеркнул, что строительство судов идет в полном соответствии с графиками.

Напомним, заказ на два парома ПАО «АСЗ» получило в 2016 году.

*Главные размерения и характеристики: длина парома составляет 131 м, ширина — 22 м. Дедвейт судна составляет около 7250 тонн.*

Судно было выведено в наливной бассейн и приняло процедуру крещения.

«Отрадно, что Амурский судостроительный завод формирует свои трудовые традиции, и главной из них должна стать традиция качественно и своевременно выполнять заказы, — написал в своем приветствии амурским корабелам генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов. — Я уверен, торжественные церемонии спусков и сдач заказчикам судов и кораблей будут происходить чаще».

Исполняющий обязанности ге-

Закладка двух корпусов грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов проекта CNF11CPD 00300 для линии Ванино — Холмск состоялась в июне 2017 года. В августе 2019 года корпус первого парома был переведен с открытого стапеля к достроечному пирсу, где продолжилась его достройка. Летом текущего года «Александр Деев» в сопровождении буксиров отправился на сдаточную базу для проведения испытаний и передачи заказчику — Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК).

## НАВИГАЦИЯ



## СВЕДУТ МОСТЫ

Регулярную разводку мостов в Петербурге планируют завершить 30 ноября.

Сезон навигационного периода для регулярной разводки мостов по реке Неве в Санкт-Петербурге планируют завершить 30 ноября 2020 года.

В пресс-службе «Мостотреста» пояснили, что компания работает в соответствии с постановлением об утверждении правил эксплуатации мостов и набережных в городе. Согласно документу, навигационный период на Малой Неве стартует 10 апреля и завершается 30 ноября. На рукавах Невы,

где расположены Гренадерский, Кантемировский и Сампсониевский мосты, разводки проходят с 20 апреля по 15 ноября.

В декабре будут проводиться технологические разводки по подготовке мостов к зимнему периоду. «Мы можем разводить мосты в любое время на основании единых заявок. Иногда бывает, что какое-нибудь исследовательское судно построят, и его нужно провести ночью», — добавили в компании.

## INFUTURE

ПРИВЛЕЧЬ НОВЫЕ  
ГРУЗОПОТОКИ НА САЙМУ

В ГУМРФ в рамках российско-финского проекта INFUTURE прошел «круглый стол» по перспективам развития внутренних водных путей.

На площадке Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в режиме видеоконференции прошел «круглый стол» «Перевозки водным транспортом и потенциальные грузовые потоки». Мероприятие стало первым в серии «круглых столов» по двустороннему проекту «Будущий потенциал внутренних водных путей» (INFUTURE), три из которых проводит российская сторона в лице ГУМРФ, и еще три запланированы финской стороной на эту осень.

От России в работе «круглого стола» принимали участие проректор по научной и инновационной деятельности Татьяна Пантина, исполняющий обязанности руководителя ФГУ «Сайменский канал» Максим Небезин, директор компании «Морское грузовое бюро» Андрей Ющенко, доцент кафедры менеджмента на водном транспорте, менеджер проекта INFUTURE от ГУМРФ Анатолий Бурков, директор компании ILOT Михаил Пимоненко, коммерческий директор компании «Нева-Хаген» Антон Свечкарев, старший менеджер флота компании «Нева-Хаген» Дмитрий Неслухов, начальник службы регулирования движения судов ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Алексей Сидоров, руководитель центра «БизКон» Алексей Варшавский, представитель Международной Академии транспорта Юрий Чижков.

Со стороны Финляндии принимали участие партнер компании «Брейв Лоджистикс», заместитель председателя правления Ассоциации водных путей Финляндии (FWA) Пекка Коскинен, исполнительный директор Ассоциации водных путей Финляндии (FWA) Хели Коуккола-Тексейра, менеджер проекта INFUTURE Университета прикладных наук Юго-Восточной Финляндии (ХАМК) Тоомас Любек.

Открывая «круглый стол», Татьяна Пантина кратко отметила потенциальные возможности развития перевозок по Сайменскому каналу в приграничном сообществе между Россией и Финляндией. В свете поднятых проектом INFUTURE проблем дискуссии на «круглых столах», по ее словам, направлены на поиск причин снижения грузопотоков на Сайме и возможностей привлечения новых грузов, в том числе переключения на воду некоторых грузопотоков, например, круглого леса с автомобильного транспорта; возможные направления развития инфраструктуры водных путей для повышения безопасности судоходства; оптимальные характеристики судов при строительстве нового флота.

Анатолий Бурков выступил с докладом «Программа ПС Рос-

сия — Юго-Восточная Финляндия, структура и цели реализации проекта INFUTURE». Он отметил, в частности, важность Программы ПС и проекта INFUTURE для развития отношений между странами и улучшения условий для бизнеса.

Пекка Коскинен в своем докладе «INFUTURE project. Cargo potential of inland waterways» привел обобщенную статистику перевозок на Сайменских озерах и канале, отметив, что Россия сохраняет первое место среди импортеров товаров Финляндией по Сайменской водной системе.

Максим Небезин, представляя администрацию Сайменского канала от России, в своем докладе напомнил, что порядок судоходства по Сайменскому каналу основывается на международных договорах между Россией и Финляндией. Также он привел данные о протяженности участков канала на российской и финской территориях, глубинах, уровнях воды, максимальных габаритах судов. Говоря в дополнение доклада Пекки Коскинена о развитии Сайменского канала, Максим Небезин подтвердил, что Финляндия представила проект такого развития, уже выполнила замену нижних ворот шлюзов, ввела в эксплуатацию новые мосты на своей территории. Обе страны выполнили работы по математическому моделированию прохождения некоторых участков судами большей грузоподъемности. Россия согласно своим планам должна возобновить строительство морского пункта пропуска Брусничное на канале для проведения на современном уровне таможенных и пограничных процедур в отношении грузовых судов, грузов и их экипажей.

Далее докладчик остановился на объемах перевозок и судопропуска по каналу, отметив их некоторую отрицательную динамику для грузовых судов за последние годы. Обобщая свое выступление, Максим Небезин отметил проблемные, на его взгляд, вопросы по обсуждаемой теме.

Хели Коуккола-Тексейра прокомментировала: потенциал роста на Сайме есть, и, несмотря на наличие проблем, они преодолимы путем диалога, совместных встреч и конструктивной общей работы.

Следующим по программе «круглого стола» выступил Тоомас Любек с докладом на тему «Stakeholder thoughts on multimodal and containers». Выступающий поднял такие вопросы, как потенциал внутреннего водного транспорта — проблемы, поднятые компаниями-грузоотправителями;

идеи относительно совместного использования грузовых мест на судах внутреннего водного транспорта; перспективы контейнеризации на внутреннем водном транспорте Финляндии; применение тренажеров для подготовки судоводителей и лоцманов на Сайме с учетом изменения в ближайшем будущем гидроузлов, некоторых участков судового хода; возможные характеристики портов-хабов для участия в мультимодальных перевозках с участием внутреннего водного транспорта. Его доклад был основан на результатах проведенного Университетом Юго-Восточной Финляндии опроса представителей бизнеса в своем регионе программы приграничного сотрудничества.

Представитель компании «Нева-Хаген» Антон Свечкарев привел краткую справку о развитии своей компании, истории ее появления на Сайме, типах эксплуатируемых судов; остановился на примерах перевозок, инновациях в технических решениях на судах под конкретные виды грузов, попытках освоить новые виды рынков.

Выступивший далее Дмитрий Неслухов отметил зависимость проектов развития Саймы от рынка Северного и Балтийского морей; важность привлечения отечественных судостроительных предприятий для постройки перспективных судов; важность связи создания и развития собственных компаний для формирования спроса и предложения и грузопотоков водного транспорта.

Андрей Ющенко как один из соисполнителей по первому рабочему пакету проекта INFUTURE подтвердил поиск групп компаний со стороны России и Финляндии, осуществляющих перевозки по внутренним водным путям или имеющих потенциал выхода на внутренний водный транспорт.

Проект «Будущий потенциал внутренних водных путей», INFUTURE, финансируемый Финляндией, ЕС и Россией, состоящий из блоков научно-прикладных исследований в области водного транспорта, а также конференций, «круглых столов» и других совместных мероприятий, стартовал в ноябре 2018 года и реализуется в течение трех лет.



## ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ 2021



21-24 СЕНТЯБРЯ  
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2021

16-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ  
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,  
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,  
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

30 000 м<sup>2</sup>  
ПЛОЩАДЕЙ

24 720  
ПОСЕТИТЕЛЕЙ

654  
ЭКСПОНЕНТА

64  
РОССИЙСКИХ  
И ЗАРУБЕЖНЫХ СМИ

29  
СТРАН-  
УЧАСТНИКОВ

39  
ТЕМАТИЧЕСКИХ  
МЕРОПРИЯТИЙ

СПЕШИТЕ ЗАБРОНИРОВАТЬ  
ЛУЧШИЕ МЕСТА!

nevainter.com

Контакты:  
По вопросам участия в выставочной экспозиции:  
Тел.: +7 (812) 321-26-76,  
Электронная почта: info@nevainter.com

По вопросам участия в деловой программе:  
Марина Титова — Программный директор  
Электронная почта: m.titova@nevainter.com

## РЕКОНСТРУКЦИЯ ГТС

## ОКЕ — ПОЛНОВОДЬЕ!

На реконструируемом гидроузле Белоомут готовятся к подводным бетонным работам.

В рамках реконструкции гидроузла Белоомут проведена подготовка к приему состава для подводного бетонирования. Специалисты установили бетононасос и проложили трубопровод для подачи бетона. Участие водолазов в обследовании демонтируемых конструкций помогает детализировать и уточнить методы и объемы необходимых работ.

Так, в частности, при помощи водолазов исследовано состояние ж/б конструкций секции № 2 и плиты понура секции № 1 с заполнением всех пустот бетоном. В результате для замыкания бетонизируемых участков понура под бетонную плиту, расположенную в воде, погружено в общей сложности более ста шпунтов. Также проведен монтаж стоек и выполнено бетонирование фундаментов объектов инженерно-технических средств обеспечения транспортной безопасности (ИТСОТЬ).

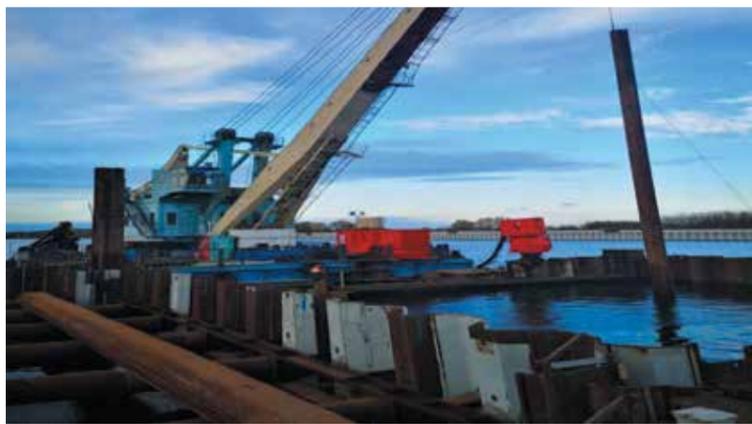
На объекте задействованы 8 единиц флота, среди которых во-

долазная станция, баржи и плавучий кран.

Заказчиком работ по проекту является Росморречфлот, застройщиком — ФГБУ «Канал имени Москвы», а генподрядчиком с 2019 г. — подведомственное Росморречфлоту ФГБУ «Морспасслужба», выигравшее соответствующую конкурентную процедуру по итогам состоявшихся торгов. Проект осуществляется в рамках мероприятий Комплексного пла-

на модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

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



## ОБСЛУЖИВАНИЕ ГТС

## ОТ ПЕРЕРВЫ ДО АНДРЕЕВКИ И СЕВЕРКИ

В Московском бассейне ведутся работы по обслуживанию гидротехнических сооружений.

В акватории Московского бассейна внутренних водных путей, обслуживаемой Московским филиалом ФГБУ «Канал имени Москвы», в соответствии с утвержденным графиком производятся обслуживание ГТС и водолазные работы.

В установленном порядке на гидроузле Перерва производится обслуживание габаритных огней,

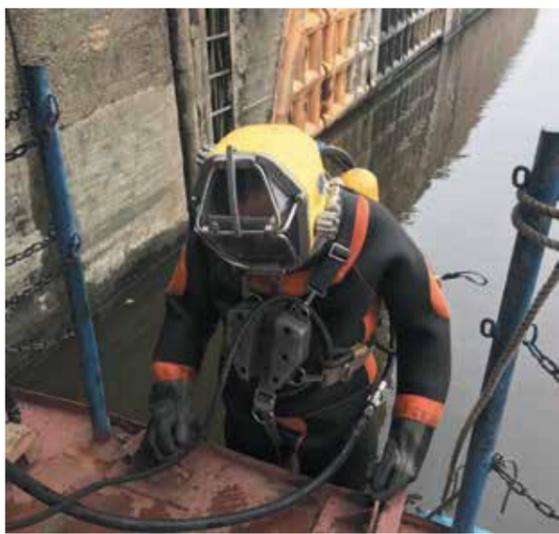
параллельно идет профилактический осмотр и техническое обслуживание шкафа управления судоходного затвора плотины гидроузла Андреевка.

Водолазная группа Московского РГС с борта теплохода «ВБ-1», специально оборудованного для работ по обеспечению водолазных осмотров ГТС, производит подводный осмотр верхней го-

фильным специалистам фиксировать, какие именно нагрузки и деформации реально испытывает данное гидротехническое сооружение.

На гидроузле Северка прошел День охраны труда, в соответствии с действующим распоряжением данные мероприятия ежемесячно проводятся во всех филиалах ФГБУ «Канал имени Москвы» с целью повышения культуры производства и профилактики производственного травматизма, а также для усиления контроля за полной соблюдением сотрудниками филиалов требований нормативных правовых актов по охране труда.

На всей акватории Московского РГС диспетчерская служба в плановом режиме контролирует судопропуск, обеспечивая весь комплекс организационно-технологических операций по проходу судов через шлюз, включающий их четко регламентируемое движение при входе в камеру и при выходе из нее.



## УЧЕНИЯ

## ЦЕЛИ ДОСТИГНУТЫ, ЗАДАЧИ ВЫПОЛНЕННЫ

В Тверском филиале КИМ прошли комплексные учения совместно с ГУ МЧС России по области.

Комплексные учения на гидротехнических сооружениях Верхнецининская, Нижнецининская и Старотверецкая плотины прошли 28.10.2020 в Тверском районе гидротехнических сооружений — филиале ФГБУ «Канал имени Москвы» с участием представителей ГУ МЧС России по Тверской области.

Одна из главных целей таких учений — отработка в комплексе совместного реагирования всех структур в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

В ходе прошедших учений были отработаны навыки командно-штабного состава и оперативных групп по управлению подразделениями, проверена готовность име-

ющихся сил и средств к ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, а также сверены и откорректированы необходимые организационно-распорядительные документы.

В учениях было задействовано 9 единиц спецтехники, при этом все поставленные учебные цели были достигнуты, а задачи успешно выполнены.

## МОНИТОРИНГ

«ЭРА-ГЛОНАСС»  
ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

Систему мониторинга на водном транспорте в Московском бассейне начнут использовать в 2021 году.

Применение государственной автоматизированной информационной системы (ГАИС) «ЭРА-ГЛОНАСС» расширится в 2021 году — она будет использоваться не только на автомобильном, но и на водном транспорте. Создаваемая система мониторинга маломерных судов позволит предотвращать ущерб жизни и здоровью граждан при происшествиях и снижать количество правонарушений на воде.

Основной проблемой при возникновении экстренных ситуаций с маломерными плавсредствами является сложность определения точного местоположения судна. При использовании системы, создаваемой на базе ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», в момент нажатия на кнопку SOS координаты места происшествия немедленно передаются в службы экстренного реагирования.

«Применение такой системы позволит снизить тяжесть последствий чрезвычайных ситуаций на воде, существенно уменьшив время реагирования на инциденты, сократятся сроки проведения поисково-спасательных операций, будет обеспечена координация действий различных ведомств при возникновении ЧС», — отмечается в сообщении пресс-службы ФГБУ «Канал имени Москвы».

Помимо вызова экстренных служб при чрезвычайных ситуациях, система даст владельцам плавсредств возможность подключить дополнительный функционал мониторинга и контролировать местоположение судов, соблюдение

ими геозон и маршрута, вести обмен информацией с плавсредствами, отображать в web-интерфейсе картографическую информацию и координаты судов, оповещать о метеобстановке и о приближении судов к определенным геозонам и т.д.

Как сообщалось ранее, недавно завершился один из пилотных проектов, проводившийся АО «ГЛОНАСС» совместно с ФГБУ «Канал имени Москвы». В его рамках в реальных условиях отрабатывались сценарии обработки и передачи экстренного вызова с судна при чрезвычайном происшествии в службе экстренного реагирования через инфраструктуру ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС».

Принято решение о создании рабочей группы, которая проработает технические и юридические аспекты проекта, а также сформирует дорожную карту по созданию и развитию системы экстренного реагирования и мониторинга судов.

В рабочую группу, помимо экспертов АО «ГЛОНАСС», войдут представители Минтранса РФ, Росморречфлота, Ространснадзора, МЧС России, ФГБУ «Канал имени Москвы», а также разработчики навигационного оборудования.

Ожидается, что дорожная карта будет создана до конца текущего года. Техническое задание на данную систему будет подготовлено к апрелю 2021 года, к июню 2021 года завершится разработка проектов нормативно-правовых актов и основных технических нормативов.

## ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ

ВОСТРЕБОВАНЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
И КАРЕЛИЯ

Экскурсионно-прогулочным флотом в Московском бассейне в апреле — сентябре воспользовались почти 211 тысяч пассажиров.

Подведены предварительные итоги пассажирской навигации-2020 по акватории Московского бассейна ВВП, сообщает пресс-служба ФГБУ «Канал имени Москвы».

Так, с апреля по сентябрь 2020 года на туристических теплоходах по акватории Московского бассейна внутренних водных путей (ВВП), уполномоченным администратором которой является ФГБУ «Канал имени Москвы», отправились в путешествие 92 937 человек, экскурсионно-прогулочным флотом воспользовались 210 809 пассажиров.

Основной объем пассажироперевозок пришелся на такие круизные компании, как ОАО «Мостурфлот», ООО «ВодоходЪ», ООО «СК «Созвездие», ООО «Росречфлот», ООО «Экспресс-Тур», ООО «СК «Инфофлот», а также ООО «Судоходная компания «Ока», ООО «Волгасервис» и ООО «Спутник-Гермес».

Самыми востребованными маршрутами нынешнего сезона стали круизы из Москвы в Санкт-Петербург и Карелию, в Нижний Новгород, Ярославль, Самару и Казань.

Также большой популярностью пользовались туры выходного дня в Углич, Тверь и Калязин.

Также на внутригородских направлениях по-прежнему остаются востребованными речные прогулки по центру столицы, поездка от Москвы-Сити в сторону Северного речного вокзала, а также круговой маршрут Коломенское — Печатники — Коломенское.



ЧУВАШИЯ

## НА КРЫЛЬЯХ — В КАЗАНЬ

В Чувашии из Чебоксар в Казань и Нижний Новгород запустят скоростные суда типа «Валдай-45Р».

Власти Чувашии намерены запустить скоростные суда на подводных крыльях из Чебоксар в Казань и Нижний Новгород. Об этом глава Чувашской Республики Олег Николаев рассказал на встрече с приволжским транспортным прокурором Дмитрием Коношом, сообщила пресс-служба администрации главы.

«Нас поддержал председатель Правительства России Михаил Мишустин, и мы сейчас находимся на стадии организационных мероприятий по приобретению нескольких судов типа «Валдай»,

чтобы обеспечивать перевозки по реке, в том числе межрегиональные. Планируется прежде всего запустить маршрут Чебоксары — Казань, возможно, Чебоксары — Нижний Новгород, — информировал приволжского транспортного прокурора Дмитрия Коноша Олег Николаев.

В ходе встречи стороны договорились о тесном взаимодействии для обеспечения высокого уровня безопасности на транспорте для жителей Чувашской Республики и проезжающих ее транзитом гостей.

ОБСКИЙ БАСЕЙН

## КОМПЛЕКС ДЛЯ ПУТЕВЫХ РАБОТ

В Обском бассейне на судне «Виталий Седых» ввели в эксплуатацию самый современный гидрографический комплекс.

Администрация Обского бассейна внутренних водных путей ввела в эксплуатацию самый современный автоматизированный гидрографический комплекс, установленный на судне «Виталий Седых». Судно, построенное по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФБУ «Администрация Обского БВП» в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)», прибыло в Обский бассейн 25 октября прошлого года. Однако из-за сложной эпидемиологической обстановке в стране обучение специалистов учреждения по работе с АК было перенесено на осенний период навигации 2020 года.

После прохождения обучающего семинара «Применение современных автоматизированных гидрографических комплексов на базе многолучевого эхолота SeaBat IDH T20R с интегрированной инерциальной системой INS20 на ВВП» сибирские путевые успешно ввели в эксплуатацию сложное оборудование и осуществили первые подробные промеры.

Пилотные промеры произведены в нижнем подходном канале Новосибирского судоходного шлюза — единственного судоходного шлюза за Уралом. По данным промеров получен подробный 3D-рельеф дна и откосов крепленной и некрепленной частей нижнего подходного канала судоходного шлюза.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ПРИСТУПИЛИ К МЕЖНАВИГАЦИОННОМУ РЕМОНТУ

В Северо-Двинском бассейне завершается навигация.

В Северо-Двинском бассейне внутренних водных путей завершается навигация. Полностью закрыто действие средств навигационного оборудования. Все гидротехнические сооружения Северо-Двинской шлюзованной системы приведены в безнапорное состояние.

Обстановочные суда дислоцируются в пунктах зимнего отстоя и ремонта флота, только суда, работающие на нижних участках реки Северная Двина, завершают снятие и уборку СНО. Ремонтные базы уже приступили к межнавигационному ремонту флота. В навигацию 2020 года Администрация осуществляла содержа-

ние средств навигационного оборудования и гидротехнических сооружений, проводила дноуглубительные работы, русловые изыскания, тральные работы.

Общий объем дноуглубительных работ на транзите достиг 2,3 млн кубометров извлеченного грунта. Работы проводились на реках Северная Двина, Вычегда, Сысола, а также в Северо-Двинской шлюзованной системе.

Средства навигационного оборудования содержались на внутренних водных путях протяженностью 3222 км. Для ввода и содержания навигационного оборудования работало 38 обстановочных бригад.

ЛОРП

## О ТРУДНОСТЯХ МЕЖСЕЗОНЬЯ

Флот ПАО «ЛОРП» продолжает перевозку грузов в условиях формирования ледостава.

Флот ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» продолжает перевозку грузов в условиях формирования ледостава. Ледовую трассу с пункта Жатай до пункта о.Медвежий (с. Тяхтюр) обеспечивают ледокол «Капитан Бородин», буксир-толкатель «ОТ-2048» и несамоходное судно «Жатай-1».

Отмечается, что бесперебойную перевозку грузов разного габарита обеспечивают экипажи с привлечением дополнительной рабочей силы. В их задачу входит грамотная расстановка судов. Ледоколу необходимо расчистить ото льда место разворота баржи, а в последующем, уже во время следования, держать определенную дистанцию — караван должен проходить по очищенному судовому пути.

Ежегодное обмеление воды на Лене вводит свои коррективы и в схемы расположения причалов. Так, если всего семь лет назад причал грузовых перевозок находился за Даркылахом, то в настоящее время — за Жатаем. По мелководью ледоколы не проходят. В этой связи приходится организовывать пункты отправок, исходя из уровней воды.

Межнавигационный период, когда завершается паромная переправа, но зимняя еще не открылась, наступает ежегодно. Тем не менее, несмотря на очевидность затруднений в это время, желающих перевезти груз в период ледостава меньше не становится. Отсюда и образуются километровые очереди из тех грузовладельцев, которые либо

не успели перевезти в летнее время, либо не хотят дожидаться начала зимника.

В этом году работы осложнились ухудшением состояния дороги в районе с.Тяхтюр. Прибывшие автомобили на правый берег не могут беспрепятственно проехать некоторые участки. Дело в том, что из-за затяжной осени песчаное дорожное полотно не промерзло, в связи с чем отсутствует возможность обустройства зимней автодороги.

Коллектив ПАО «ЛОРП» принял неотложные меры: привлечены два погрузчика для вывоза застрявшего в песках автотранспорта, организована доставка дополнительной техники и материалов для отсыпки дороги.

## НУЛЕВОЙ ЦИКЛ ЗАВЕРШЕН

К концу года на площадке Жатайской судовой верфи появится контур здания блока корпусных производств.

ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) завершило строительство нулевого цикла Жатайской судовой верфи. На данном этапе осуществлено устройство свайного основания, ростверков блока корпусных производств и системы термостабилизации грунтов. Завершены земляные работы и обустройство котлована, обработано более 100 тыс. кубов грунта, изготовлено и установлено 1157 свай.

Проектом предусмотрена наклонная технология термостабилизации, в которой используется около 18 км труб с хладагентом, чтобы предотвратить растепление вечно мерзлых грунтов.

В настоящее время ведется укрупненная сборка каркаса здания. К концу 2020 года на площадке должен появиться готовый к внутренним работам оборудо-



вания контур здания блока корпусных производств, в котором планируется осуществлять полный цикл сборки судна от закладки киля до насыщения основными крупными механизмами.

Кроме строительства объектов будет проложен комплекс инженерных сетей и построена необходимая транспортная инфраструктура.

Напомним, строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи ведется в рамках Госпрограммы РФ «Развитие судо-

строения и морской техники для освоения шельфовых месторождений». На первый этап проекта выделено более 5 млрд 750 млн руб., в том числе порядка 4 млрд 106 млн руб. за счет федерального бюджета и 750 млн руб. за счет республики. Срок завершения первого этапа строительства объекта — 2021 год.

Жатайская судовой верфь должна стать ключевым инструментом для решения уже перезревшей задачи по обновлению речного флота Ленского бассейна.

## МОДЕРНИЗИРУЮТ И ПЕРЕКЛАССИФИЦИРУЮТ

В базах технической эксплуатации флота ПАО «ЛОРП» модернизируют суда.

Главный инженер ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) Виктор Шадрин провел селекционное совещание по вопросам судостроения и модернизации, проводимых Пеледуйской и Жатайской базами технической эксплуатации флота (БТЭФ). На связи с дирекцией были руководители и специалисты, отвечающие за данное направление работы.

Перед Пеледуйской БТЭФ поставлены три основные задачи: переоборудование баржи «МТТ-1419» для перевозки автотранспорта с расширением палубы, установкой аппарелей размерами и расположением, как на «СК-2000»; пред-

стоит дооборудовать «РТ-475» для работы с нефтеналивным флотом и оказания помощи при рейдово-маневровых работах в Осетрово; на «ОС-10» необходимо заменить главные и вспомогательные двигатели и произвести ремонт корпуса.

В Жатайской БТЭФ в летний период 2021 года должны приступить к строительству 1000-тонной сухогрузной баржи. «Лена-нефть-2008» («Механик Главинский») будет модернизирован. В нем, согласно требованиям технического регламента, установят второе дно. Кроме того, предстоит заменить дизель-генератор, сепаратор, станции очистки сточных

вод. Баржа «МТТ-1388» будет переоборудована под перевозку автотранспорта.

«СК-2027» и «СК-2040» планируется переоборудовать под паромы (как «СК-2016») с заменой дизель-генераторов. Теплоход «Конда» пройдет модернизацию по переклассификации в разряд «О», также будут установлены новые дизель-генераторы. На барже «МП-509» предстоит установить обносы для увеличения площади грузовой палубы. На плавкране «Т-921» будет установлен новый дизель-генератор и заменено электрооборудование на более современное.

ЕНИСЕЙ

## СУДА ПОДНИМАЮТ В ПЛАВДОКИ

В плавучих доках Красноярского судоремонтного центра в течение всего года осуществляется ремонт корпусов и движительно-рулевых комплексов судов.

Бывает, подъем в док производится всего на час, например, когда на гребной винт теплохода наматало тросили рыбацкую сеть. В случае большого объема ремонта судно поднимают над водой на два-три месяца. Во время навигации специалисты производственно-технического управления АО «Енисейское речное пароходство» стремятся, чтобы один из доков всегда был готов — на случай срочного аварийного подъема.

Как рассказал начальник отдела технической эксплуатации флота АО «ЕРП» Владимир Автушко, график захода судов в доки разрабатывается еще во время навигации. Специалисты КС совместно с производственно-техническим управлением пароходства стараются составить план так, чтобы в доке в одно время находились суда идентичного проекта. В таком случае экипажи могут помогать друг другу. Особенно это необходимо, когда при разборке движительно-рулевого комплекса (ДРК) речникам вручную приходится работать с крупногабаритными деталями, тяжеловесными ключами и «барсиками» (так называются орудия, которыми выбивают вал ДРК).



В конце октября после нефтезащитки и дегазации топливных танков на Ермолаевской зачистной станции в плавдок № 450 были подняты буксир-толкатель «Капитан Алексеев» и буксировщик «Краснотуранск». На обоих судах проведена разборка движительно-рулевых комплексов и дефектация корпусов. Работы, как и планировалось, продлились около недели. За это время экипажи судов совместно с командой плавдока демонтировали поворотные насадки с балерами, гребные валы с винтами, гельмпортные втулки и втулки Гудрича. Затем суда освободили док и встали в затон. Их ждет большой ремонт и очередное освидетельствование Российским Речным Регистром.

Кстати, резинометаллические подшипники, второе название — втулки Гудрича, без которых не обойтись при сборке ДРК, изготавливаются в Подтесовской РЭБ

флота бригадой слесарей-инструментальщиков. Используются этими незаменимыми подшипниками не только в Енисейском пароходстве, но и в пароходствах Обского, Брянского, Амурского, Иртышского бассейнов.

Сейчас в доке № 450 поднят сухогрузный теплоход «Краснодар». Разобрали ДРК, с помощью крана извлекли валы и винты. Их повезут в механосборочный цех на дефектацию, где будет произведен обмер шеек, конусов, тел валов. По результатам дефектации принимается решение об объемах наплавки.

По мере возвращения из навигации в док будут подняты теплоходы «Брест», «Кисловодск», «НТ-67», «НТ-68», «ТН-609», «Капитан Лобастов», «Александр Кизим», «Галанино», «Сборщик-1», «Сборщик-4».

Помимо самоходного флота, в период предстоящего зимнего судоремонта в доках КСЦ будут подняты баржи пароходства, подлежащие очередному освидетельствованию, для дефектации, определения остаточных толщин металла ультразвуковым дефектоскопом и последующего принятия решения об объемах их ремонта.

ОПЛАВЫВАНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ  
КАРТ ВЫПОЛНИЛИ

В ЕРП за навигацию выполнили оплавывание свыше 5000 километров водных путей Енисейского бассейна.

Для полноценного внедрения на внутренних водных путях электронных навигационных карт (ЭНК) Росморречфлот поручил Федеральному бюджетному учреждению «Администрация «Енисейречтранс» на реках Енисейского бассейна в навигацию 2020 года выполнить работы по оплавыванию электронных навигационных карт, созданных в рамках Федеральных целевых программ «ГЛОНАСС 2002–2010 гг.» и «Поддержание, развитие и использование систем ГЛОНАСС 2012–2020 гг.».

Оплавывание выполнялось по разработанной «Росморречфлотом» методике — «Единовременной методике оплавывания электронных навигационных карт внутренних водных путей». Целями оплавывания (полевой проверки) ЭНК являлись:

— правильность привязки ячеек электронных навигационных карт внутренних водных путей к геоцентрической системе координат;

— правильность нанесения на ЭНК береговых и плавучих средств навигационного оборудования и другой прибрежной ин-

фраструктуры (причалов, слипов, эллингов и т.д.);

— согласованность нанесенной на ЭНК оси судового хода и фактической расстановки плавучих знаков навигационного оборудования, обозначающих судовую ход и его границы;

— правильность нанесения на ЭНК плавучих знаков разделения судового хода по отношению к фактической расстановке соответствующих знаков.

В работе было использовано высокоточное оборудование, поставляемое в рамках Федеральной целевой программы ГЛОНАСС: судовые обстановочные комплексы (СОК), автоматизированный промерный комплекс (АПИК) и системы отображения электронных навигационных карт (СОЭНК).

К работе привлекались специалисты путевого хозяйства разных уровней. В оплавывании электронных навигационных карт главной магистрали Енисейского бассейна — участка реки Енисей от Красноярской ГЭС до порта Дудинка — приняли участие руководитель ФБУ «Администрация «Енисейречтранс»

Владимир Байкалов и начальник Енисейского района водных путей и судоходства Дмитрий Шашков. По результатам оплавывания ими была дана высокая оценка точности ЭНК и отмечен профессионализм обстановочных бригад по содержанию навигационной обстановки.

Таким образом, в навигацию 2020 года выполнено оплавывание ЭНК участков реки Енисей от Красноярской ГЭС до Дудинки, притоков Енисея — рек Ангара, Подкаменная Тунгуска, Нижняя Тунгуска, Большая Хета, Сым, Кас, а также Красноярского и Богучанского водохранилищ.

Всего за навигацию-2020 выполнили оплавывание свыше 5000 километров водных путей Енисейского бассейна. По результатам сформированы отчетные журналы, в которых отмечены выявленные специалистами ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» незначительные отклонения в отображении плавучей и береговой обстановки на электронных навигационных картах. В межнавигационный период в ЭНК будут внесены соответствующие корректировки.

По материалам газеты «Речник Енисей»

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

НОВЫЙ КУРС  
НА РАЗВИТИЕ

Развитие речных перевозок власти Хабаровского края декларируют как один из главных приоритетов.

Руководитель Хабаровского края Михаил Дегтярев осмотрел мощности Хабаровского судостроительного завода, который входит в структуру ОСК. И.о. директора завода Игорь Фомин представил ему программу развития, которая позволит вывести предприятие на новый уровень.

Так, потенциальные инвесторы проявляют интерес к производственным помещениям завода. Речь идет как о строительстве судов из композитных материалов, так и о размещении на площадях завода Центра скоростного судостроения. Этот проект руководство прорабатывает совместно с КБ «Ситех» из Нижнего Новгорода.

После осмотра цехов Михаил Дегтярев провел совещание по развитию речных перевозок. На стапелях завода стоят два недостроенных пассажирских судна проекта А45-2, которые планировалось задействовать на речных маршрутах. Однако из-за ошибок в проекте работы остановились, а смета существенно увеличилась. Планируется, что после доработки проекта достройка будет осуществлена с помощью лизинговых схем.

«История с судами этого проек-

та требует определенных кадровых выводов. Это, конечно, безобразие. Мы их в любом случае будем достраивать, чтобы в конечном итоге они долгие годы служили людям. Но к новым заказам необходимо относиться более скрупулезно, тщательнее просчитывать экономическую составляющую», — отметил врио губернатора края.

Практически завершены работы и по пассажирскому судну на воздушной подушке, которое также может быть задействовано для речных перевозок в крае. Помимо обновления парка судов, в регионе также планируется оптимизировать систему эксплуатации речных перевозок, создав краевого оператора.

«Развитие речных перевозок — наш безусловный приоритет. В существующих климатических и географических условиях транспортную доступность необходимо повышать в интересах людей. В ходе рабочих поездок по краю я лично в этом убедился. Будем расширять маршрутную сеть и обновлять флот. Для этого необходимо максимально использовать возможности Хабаровского судостроительного завода».

Руководитель региона пообещал поддерживать предприятие.

ТАЙМЫР

## ПАССАЖИРОВ ПОСЧИТАЛИ ПО ОСЕНИ

На Таймыре в навигацию-2020 перевезли больше 8 тысяч пассажиров.



На территории Таймыра в летнюю речную навигацию 2020 года объем пассажироперевозок водным транспортом составил 8196 человек, выполнен 251 рейс. Такие цифры были озвучены в ходе совещания по итогам летней навигации.

Так, пассажирские перевозки осуществлялись по руслу рек Енисей и Хатанга и их притокам, а также в бухте Портовой городского поселения Диксон.

По направлениям Дудинка — Усть — Порт — Караул — Носок — Байкаловск — Воронцово все лето курсировали теплоходы «Хансуга Яптуна» и «СП-4», выполнив 53 рейса, ими перевезено 2949 человек. По реке Хатанга ходили два

судна: теплоход «Таймыр» и катер «Логата» на 30 посадочных мест, за 30 рейсов их услугами воспользовалось 1369 пассажиров.

В городском поселении Диксон регулярные пассажирские перевозки водным транспортом в бухте Портовой через проливы Превен и Лена в гавань Диксон к мысу Лемберлова осуществлялись на теплоходе «Станислав Гуменюк». В текущую навигацию выполнено 168 рейсов и перевезено 3878 пассажиров.

Отметим, что также осуществлялись пассажирские перевозки теплоходами «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов» по маршруту Красноярск — Дудинка — Красноярск, всего за сезон ими было выполнено 40 рейсов.

ВГУВТ



## КРЕПЧЕ ЗНАНИЯ — ВЫШЕ ЦЕНА

Представители судоходного бизнеса обсудили со студентами и курсантами ВГУВТ перспективы развития отрасли.

С будущими моряками и речниками, проходящим обучение в стенах Волжского государственного университета водного транспорта, встретились представители компаний «ВодоходЪ» и «INOK TM». Гости ведущего транспортного вуза Поволжья стали заместителем генерального директора по персоналу крупнейшего российского оператора речных круизов «ВодоходЪ» Юрий Костин и генеральный директор компании, управляющей судами «INOK TM», Игорь Фомин.

Студентов и курсантов интересовали вопросы заработной платы, географии плавания, социальных гарантий, смены экипажей в портах, прогнозы на следующую навигацию.

Часть вопросов касалась новейшего круизного лайнера «Мустай Карим», который с августа выполняет рейсы по рекам и в прибрежных морских районах.

«Корабелы завода «Красное Сормово» продолжили лучшие традиции отечественного судостроения, прервавшиеся на 60 лет, и подарили нам замечательное судно «Мустай Карим» — один из первых круизных лайнеров в постсоветской истории, — рассказал Юрий Алексеевич. — Теплоход соответствует уровню пятизвездочного отеля, он спроектирован по типу «плавучей гостиницы». В зимнее время лайнер будет находиться на стоянке на заводе «Красное Сормово», и мы будем рады пригласить на экскурсию в его рубку ваших студентов и курсантов!»

Далее Юрий Костин рассказал о планах развития компании, которые касаются обновления флота новым типом судов на электротяге и расширения районов плавания. Работу на пассажирских судах он оценил как сложную, ответственную и престижную, назвав членом экипажей круизного флота элитой отрасли. Разумеется, компания «ВодоходЪ» ждет квалифицированных специалистов Волжского

университета на практику и постоянную работу, так как выпускники ВГУВТ соответствуют высочайшим стандартам качества. И это действительно так, ведь сам Юрий Алексеевич когда-то окончил Горьковский ордена Трудового Красного Знамени институт инженеров водного транспорта по специальности «Судовождение на морских путях». С теплотой вспоминая свои студенческие годы, он отметил, что университет не только сохранил особую атмосферу традиций и профессионального наставничества, укрепил материальную и тренажерную базы, но и открывает новые востребованные специальности и направления подготовки.

Продолжил разговор с будущей сменой моряков и речников современный менеджер флота Игорь Фомин, остановившийся на вопросах управления, судового ремонта и комплексной эксплуатации флота. Начав свой трудовой путь с азов постижения профессии механика, он уделил особое внимание современным технологиям, которые меняют привычное представление о профессиях.

«Современный механик — это уже человек с ноутбуком и компетенциями в сфере ИТ-технологий, — рассказал Игорь Николаевич. — Будут развиваться беспилотные технологии на водном транспорте, но полностью человеческий труд они не заменят, поэтому учитесь и помните, что чем больше вы знаете, тем выше будет ваша цена на рынке труда!»

Множество вопросов и предложений прозвучало и от сотрудников вуза. Работодатели пообещали проработать вопрос об именных стипендиях и адресной поддержке талантливых курсантов. Заместитель центра содействия трудоустройству выпускников ВГУВТ Екатерина Попова выразила надежду на развитие дальнейшего сотрудничества.

ГУМРФ

## ПО РЕЧНЫМ МАГИСТРАЛЯМ ДО «КРАЙНИХ МОРЕЙ»...

В ГУМРФ прошли традиционные «Макаровские чтения».

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова состоялась пятая юбилейная научно-практическая конференция «Макаровские чтения». Используя технологии видеосъемки и онлайн-вещания, в виртуальном пространстве выступили преподаватели, сотрудники и курсанты вуза, специалисты отрасли.

«Макаровские чтения» поддерживают научные традиции Института «Морская академия», берущие свое начало от ГМА имени Макарова — предшественницы ГУМРФ. Высокий имидж морской науки, исследований в области водного транспорта постоянно подкрепляются изысканиями преподавателей, курсантов и студентов вуза.

Стоит отметить, что мероприятия традиционно проходят в мае и привязываются к памятным датам морской истории нашего государства. К каждой конференции открываются выставки научных трудов, экспонатов и исторических документов, редких книг, проходят встречи курсантов и студентов с представителями отрасли и профессорско-преподавательским составом университета.

В этом году из-за ограничений, наложенных пандемией коронавирусной инфекции, время проведения традиционного мероприятия сдвинулось на октябрь с изменением формата на онлайн-встречу.

Юбилейную конференцию открыло приветствие руководителя Федерального агентства морского и речного флота Александра Пошивая. Он напомнил, что после героического плавания шлюпов «Восток» и «Мирный» под командованием Фаддея Беллинсгаузена и Михаила Лазарева с января 1820 года Россия окончательно вошла в узкий клуб великих морских держав, а полученное русскими моряками доказательство существования Антарктиды стало самым выдающимся географическим открытием XIX века.

«Флот, как морской, так и речной, уже очень много дал России. Сама государственность в нашей



стране обязана своим появлением речным магистралям, по которым до «крайних морей» двигались первопроходцы. Но еще больше флот принесет России будущего. Это и то, чем мы, с участием ГУМРФ, уже занимаемся сегодня: освоение океанского шельфа, Арктики и нового межконтинентального моста — Северного морского пути. За ними последуют проекты беспилотного судоходства, океанской энергетики, подводных предприятий».

По словам Александра Пошивая, отличный повод для гордости питомцев Макаровки, к которым принадлежит и он сам, то, что понятие «флот» соединено с именем одного из величайших деятелей в истории флота, морской инженерии и науки — адмирала Степана Осиповича Макарова.

«Но просто гордиться — мало. Для того чтобы соответствовать высокому званию макаровца, обязательно нужно двигать вперед дело его жизни, обустривать речную, морскую, океанскую Россию», — подытожил руководитель Росморречфлота.

Конференцию продолжило приветственное обращение проректора ГУМРФ по научной и инновационной деятельности, и.о. ректора Татьяны Панфиной, которая отметила, что обращение к прошлому — импульс для решения актуальных задач, связанных с развитием деятельности России в Арктике и Антарктиде. И ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова вносит здесь свою лепту, готовя специалистов для работ на научно-исследовательских судах и судах ледового класса.

«Традиционно в «Чтениях» принимают участие руководители Агентства, Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга, представители Центрального

Военно-морского музея, Центральной военно-морской библиотеки, ученые, преподаватели, курсанты и студенты», — отметила Татьяна Алексеевна.

Друзья и партнеры ГУМРФ — заместитель директора Центрального Военно-морского музея Сергей Курносков, старший научный сотрудник Центрального Военно-морского музея Александр Странковский, а также заведующая библиографическим отделом Центральной Военно-морской библиотеки Наталья Рыжикова — представили виртуальную экскурсию и выставку, посвященные открытию и освоению шестого континента.

С докладом «Первые кругосветные экспедиции русского флота к берегам Антарктиды» выступил доцент кафедры навигационной гидрометеорологии и экологии Михаил Багрянцев. Слушатели смогли узнать о путешествиях и географических открытиях российских мореплавателей, предвзвешавших великое плавание Беллинсгаузена и Лазарева к далекому неизведанному берегу.

Кульминацией мероприятия стало выступление макаровцев — участников экспедиции университета на парусной яхте «Елизавета» в Антарктиду, посвященной 200-летию открытия континента. Главный специалист Европейского Центра организации учебных практик морского и речного транспорта Сергей Савельев, курсант факультета Навигации и связи Института «Морская академия» Даниил Некрут, курсант судоводительского отделения Колледжа ГУМРФ Тимофей Полозняк рассказали о замысле перехода к берегам Антарктиды, поддержке со стороны университета и ректора Сергея Барышникова, подготовке и своих впечатлениях о плавании в экстремальных условиях.

«Корабли деревянные, а люди — железные. Сплоченность экипажа 200 лет назад и сейчас позволили с достоинством преодолеть все препятствия», — такой вывод сделал Сергей Савельев.



Пятая ежегодная конференция была посвящена 200-летию открытия Антарктиды российскими мореплавателями и продолжила мероприятия ГУМРФ, связанные с этим событием мировой истории и проходящие в рамках Года Антарктиды в России.

В задачи ежегодной научно-практической конференции ГУМРФ «Макаровские чтения» входит популяризация морского образования, приобщение курсантов к лучшим традициям морского флота России на примере героических личностей, содействие развитию инновационной деятельности.