



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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



**В ПАМЯТЬ
О КОНСТРУКТОРЕ
ЕГОРОВЕ**
СТР. 4



**НА ДОПАНДЕМИЙНЫЙ
УРОВЕНЬ**
СТР. 6



**ВЕРНУЛИСЬ В РОДНУЮ
ГАВАНЬ**
СТР. 7



**ПРЕСТИЖНАЯ ПРЕМИЯ
ИМО ПРИСУЖДЕНА
РОССИЯНАМ**
СТР. 10



Фото предоставлено пресс-службой АСПО

«ПОРТНЬЮС» ОТПРАВИТСЯ НА КАСПИЙ

Головной танкер-химовоз «ПортНьюс» проходит ходовые испытания.

Астраханское судостроительное производственное объединение (АСПО) Южного центра судостроения и судоремонта (входит в ОСК) проводит ходовые испытания головного танкера-химовоза проекта 00216М «ПортНьюс», названного в честь ведущей отраслевой медиа-группы.

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

Новое судно будет танкером река-море плавания. Оно предназначено для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, а также для широкого спектра наливных грузов, включая вредные жидкие вещества. В одном рейсе судно может перевозить сразу три сорта груза. Поэтому его строительство предполагает высочайшее качество всех работ: от сварки до установки специального оборудования, систем и насосов.

Как прокомментировал «Водному транспорту» первый заместитель генерального директора «Волготранса» Алексей Пальгов, планируется уже в этом году принять «ПортНьюс» в состав флота компании и задействовать его в работе. Это не первый химовоз «Волготранса», такие танкеры весьма востребованы. «Мы думаем, что танкер «ПортНьюс» будет направлен на перевозки пищевых масел, преимущественно экспортные», — отметил Алексей Пальгов. Регион перевозок — Каспий. «Маршруты для перевозки пищевых грузов активно раз-

виваются сейчас в Каспийском регионе и Средиземноморье», — пояснил собеседник издания.

За год танкер-химовоз проекта 00216М сможет перевезти около 244 тыс. тонн грузов. Дедевейт танкера в реке составляет 5350 тонн, а в море — 7900 тонн.

Танкер-химовоз «ПортНьюс» был заложен в Астрахани 4 сентября 2018 года, спущен на воду 26 августа 2020 года. Церемония именнаяречения состоялась в сентябре 2019 года в рамках международной выставки «Нева-2019», проходившей в Санкт-Петербурге.



Сжиженный природный газ останется оптимальным видом топлива на соответствие требованиям Международной морской организации в среднесрочной перспективе. Такое мнение в ходе организованной медиа-группой «ПортНьюс» V Конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтер-

СКФ СТАВИТ НА СПГ

В среднесрочной перспективе аммиак, водород и метанол не смогут полноценно конкурировать с СПГ — Игорь Тонковидов.

нативы» высказал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. Он отметил, что аммиак, водород и метанол смогут конкурировать с СПГ на горизонте от четырех до восьми лет, при этом СПГ будет сохранять определенную долю в потреблении бункерного топлива и в более отдаленной перспективе.

Игорь Тонковидов отметил, что в настоящее время ИМО рассматривает несколько предложений по углеродному регулированию, наиболее сбалансированным из которых, по мнению главы «Сов-

комфлота», является предложение Международной палаты судоходства о формировании фонда для финансирования исследований безуглеродного судового топлива.



Фото с сайта СКФ

«Внедрение технологий использования новых видов топлива потребует от судовладельцев дополнительных капитальных затрат, что, в свою очередь, приведет к росту себестоимости перевозок», — отметил Игорь Тонковидов.

В составе флота СКФ шесть танкеров типоразмера Aframax на СПГ-топливе,

еще пять «зеленых» танкеров строятся (поставка в 2022–2023 годах). «Совкомфлот» также активно участвует в развитии инфраструктуры СПГ-бункеровки. В 2021 году совместно с Shell открыты две новые точки бункеровки в стратегических для морской торговли регионах — США (Флорида) и Средиземном море (Гибралтар). С октября 2018-го по октябрь 2021-го «зеленые» «Афрамексы» СКФ провели 175 СПГ-бункеровок, суммарно израсходовали более 73 тыс. тонн СПГ-топлива. По данным «Совкомфлота», использование СПГ-топлива позволило с начала 2021 года сократить выбросы CO₂ с «зеленых» танкеров компании на 18,5% по сравнению с аналогичными судами на традиционном жидком топливе.

СТРАТЕГИЯ

В СОСТАВЕ ЕДИНОЙ ОПОРНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СЕТИ

Минтранс России намерен к 2030 году вдвое увеличить долю ВВТ в общем грузообороте.

Министерство транспорта Российской Федерации представило президиуму Госсовета проект Транспортной стратегии до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. По словам министра транспорта Виталия Савельева (согласно стенограмме заседания), планируется вдвое увеличить долю внутреннего водного транспорта в общем грузообороте страны.

«В рамках стратегии планируется обеспечить рост перевозок внутренним водным транспортом в Российской Федерации на 4,5 процента ежегодно — со 108 миллионов тонн в 2019 году до 222 миллионов тонн, или до 2,6 процента от объема перевозок без учета трубопроводного транспорта», — сказал министр.

Он напомнил, что мировая практика и опыт СССР показывают существенные перспективы

использования внутренних водных путей, экологического и эффективного водного транспорта. Во многих странах доля такого транспорта ощутима в общем объеме грузооборота, например, в США — 7 процентов, в Германии — 11 процентов, в Китае при сопоставимой протяженности путей — 8 процентов.

По словам Виталия Савельева, «важнейшей инновацией стратегии стала концепция единой опорной транспортной сети».

Разные виды транспорта развиваются с различной динамикой, поэтому Минтранс считает необходимым оценить сбалансированность их развития в составе Единой опорной транспортной сети. В дальнейшем будут отданы приоритеты наиболее экономически, экологически и социально значимым транспортным связям.

Целью развития единой сети является достижение нормативного состояния для 85 процентов сети к 2035 году и устранение узких мест. Сегодня на единой сети только около 62 процентов объектов и сооружений находятся в нормативном состоянии. При этом развитие единой сети не снимает задачу по поддержанию инфраструктуры в нормативном состоянии.

Развитие инфраструктуры сети включает следующие направления: развитие участков международных транспортных коридоров, развитие сети аэродромов, аэропортов, гражданской авиации, устранение ограничений пропускной способности портовой инфраструктуры, развитие магистральной транспортной сети городских агломераций, развитие опорной логистической инфраструктуры, ликвидация лимитирующих участков на внутренних водных путях.

КРУИЗНОЕ СУДОХОДСТВО

ОБНОВИТЬ КРУИЗНЫЙ ФЛОТ

Ростуризм предлагает увеличить СУГ до 50% от стоимости нового круизного судна.

Федеральное агентство по туризму завершило доработку проекта Концепции по развитию круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года. (Копия документа имеется в распоряжении редакции «Водного транспорта».) В части мер государственной поддержки в сфере судостроения авторы концепции предлагают продолжить реализацию «механизма судового утилизационного гранта (СУГ) с увеличением до 50% от стоимости нового круизного судна».

Отмечается, что «в случае увеличения СУГ до 30% судовладельцы будут заказывать 2–4 круизных судна в год проектов RV300 и ПКС-180; при увеличении СУГ до 50% количество строящихся судов возрастет до 6–8 в год, что позволит заместить выбывающие теплоходы и загрузить свободные мощности судостроительных заводов».

В настоящее время в России к числу круизных операторов, осуществляющих основной объем

перевозок по круизным маршрутам по внутренним водным путям, относятся ООО «ВодоходЪ», ОАО «Московский туристический флот» («Мостурфлот»), ООО «СК «Инфлот» («Созвездие»), ОАО «Донинтурфлот», ООО «Пассажирский флот» (Viking River Cruises), ООО «Спутник-Гермес», ООО «Судоходная компания «ОКА», ООО «Ленатурфлот» и ООО «Черноморские круизы». У этих судовладельцев в эксплуатации находится 81 круизное судно средним возрастом 43 года.

Альтернативной мерой поддержки проектов обновления круизного флота, как отмечается в концепции Ростуризма, может быть «строительство серий круизных судов (в т. ч. ледового класса) по госзаказу ОАО «Государственная транспортная лизинговая компания» или АО «Машиностроительная промышленная лизинговая компания» с последующей передачей в операционный лизинг (бербоут-чартер) судоводным

круизным операторам. Так как в силу высокой капиталоемкости и короткой навигации суда окупаются за 25–30 лет, что сопоставимо с их жизненным циклом, эта мера смогла бы сохранить количество действующего флота и позволила бы загрузить судостроительные предприятия заказами».

В числе других мер государственной поддержки в сфере судостроения проектом концепции предусмотрено развитие системы эффективного кредитования судостроительных компаний за счет предоставления государственных гарантий на привлечение кредитов для постройки современных судов и предоставление отсрочек по расчетам за кредиты.

Ростуризм также предлагает для обновления морского пассажирского и грузопассажирского флотов привлекать простаивающих в разных регионах мира круизный флот. «На первом этапе, как вариант, через фрахт судов и/или приобретение судов на вторичном рынке», — говорится в документе. В дальнейшем — строительство новых судов на собственные средства компаний (и как следствие — их регистрация под российским флагом). Кроме того, отмечается целесообразность разработки и строительства новых типов пассажирских и грузопассажирских судов. В их числе — паромы (новые типы пассажирских, автомобильных, железнодорожных паромов, многопалубные паромы, паромы совмещенных типов), малые и большие (вместимостью 1000 человек и более) круизные суда морского (а также и речного) типа, скоростные пассажирские суда.



Фото с сайта ООО «ВодоходЪ»

СЕВМОРПУТЬ



Фото с сайта ФГУП «Гидрографическое предприятие»

ЗА МОРСКИМ КАНАЛОМ — НА ЕНИСЕЕ

На Севморпути впервые установлены буи со станциями автоматической идентификационной системы.

ФГУП «Гидрографическое предприятие» (организация Госкорпорации «Росатом») выполнило новую расстановку плавучих предостерегательных знаков (буй) на Морском канале — судоводном подходе к каналу в Обской губе Карского моря. Для обеспечения безопасности судоходства впервые были установлены буи, оснащенные станциями автоматической идентификационной системы.

Новая расстановка буй проводилась в рамках реконструкции Морского канала — после того, как в северной его части был создан новый поворот. В общей сложности сотрудники Гидрографического предприятия установили 22 буй, шесть из которых (при входе в канал, на выходе из него и в месте поворота) оснащены станциями АИС. Такие станции передают в эфир радиосигнал, позволяющий судам идентифицировать тип буй и его координаты при любых погодных условиях. Это обеспечивает безопасность судоходства на Морском канале в условиях увеличения грузопотока. Ранее буй со станциями АИС на Северном морском пути не эксплуатировались.

После расстановки буй на Морском канале было проведено оплавывание — так называются морские испытания, во время которых проверяется местоположение знаков, надежность их опознавания в дневное и ночное время. Движение судов на канале во время

расстановки буй и оплавывания не прекращалось.

В дальнейшем Гидрографическое предприятие планирует усовершенствовать работу буй на Севморпути. «В навигацию 2022 года мы введем в опытную эксплуатацию Систему мониторинга работы средств навигационного обеспечения на реке Енисей. Система позволит не только определять координаты буй, но и контролировать его работу. Для этого на каждом буйе установим набор датчиков, которые соберут информацию о состоянии источника электропитания и другие характеристики. Полученные данные будут по радиоканалу передаваться от буй к бую, а затем сводиться в центре мониторинга на берегу», — рассказал главный инженер Гидрографического предприятия Андрей Олейников.

Автоматическая идентификационная система, работающая в УКВ-диапазоне, предназначена для идентификации судов, определения их габаритов, курса и других данных. В соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море оборудование АИС устанавливается на судах, совершающих международные рейсы, пассажирских судах, а также судах с большой валовой вместимостью. Кроме того, оборудование АИС может быть установлено на стационарных объектах береговых служб.

СДЕЛКА ГОДА

«Совкомфлоту» присуждена премия Seatrade Awards за успешный выход на рынок IPO.

Группа компаний «Совкомфлот» стала победителем международной отраслевой премии Seatrade Awards in association with Lloyds List. Победа была присуждена компании в номинации «Сделка года» за успешный выход на рынок публичного акционерного капитала (IPO) в 2020 году.

Победа в этой номинации присуждается за «крупную и показательную коммерческую сделку в области морского судоходства, которая способствует росту и устойчивому развитию отрасли».

«Для нас большая честь стать обладателями премии Seatrade Awards. Успех IPO СКФ стал для компании исторической вехой развития. Сделка состоялась в виртуальном формате и, несмотря на пандемию, стала крупнейшим в судоходной отрасли размещением по рыночной капитализации и крупнейшим IPO в России, начиная с 2017 года. Мы успешно привлекли финансирование в объеме 550 миллионов долл. США, акции компании были включены в международные индексы FTSE Global Index и MSCI Russia Small Cap. Все это свидетельствует о высоком уровне доверия наших инвесторов, привлекательности и надежности бизнес-модели компании. Эта награда является заслугой всей команды «Совкомфлота», — сказал в ходе церемонии вручения премии первый заместитель генерального директора — финансовый директор ПАО «Совкомфлот» Николай Колесников.

«Совкомфлот» не впервые становится обладателем премии Seatrade Awards. В 2010 году компания была удостоена этой награды в номинации «Лидерство и выдающиеся достижения» (Seatrade Global Performer) за освоение регулярных перевозок грузов ледокольными танкерами в сложных условиях Арктики. В 2017 году компания была отмечена за выпуск еврооблигаций, став победителем в номинации «Сделка года». В 2020 году «Совкомфлот» стал победителем в номинации «Судоходная компания года».

ВОКРУГ ПАНДЕМИИ

В ЗАЛОЖНИКАХ У МОРЯ

Почти 200 тыс. моряков — вдвое меньше, чем в начале пандемии, — сверх сроков контрактов остаются в море.

Из-за продолжающейся пандемии коронавируса и введенных правительствами ряда стран жестких ограничений на заход в морские порты моряки испытывают сложности в вопросах смены экипажа. Почти 200 000 моряков сверх сроков контрактов остаются в море, что примерно вдвое меньше, чем было в начале пандемии. Об этом сообщил президент Российского профессионального союза моряков (РПСМ) Юрий Сухоруков 9 ноября в Санкт-Петербурге в ходе IX съезда РПСМ.

«Российский профессиональный союз моряков сосредоточит усилия на возвращение морякам полного права схода на берег, своевременную репатриацию и медицинскую помощь», — заявил он.

РПСМ отмечает, что моряки на торговых судах стали залож-

никами ситуации: несмотря на истекшие сроки контрактов, они вынуждены были продолжать работу, лишены права схода на берег, срочную медицинскую помощь, своевременную репатриацию. Моряки на берегу также не могли сменить своих коллег из-за нарушения привычного процесса ротации экипажей, вызванного закрытием портов и прекращением международного воздушного сообщения.

«830 моряков за последние 20 месяцев после начала пандемии благодаря усилиям РПСМ были репатрированы в Россию. Из них 57 членов экипажей с реальной угрозой здоровью», — уточнил Юрий Сухоруков.

Благодаря совместной работе РПСМ с российскими правительственными и международными морскими организациями, про-

фсоюзам ситуация по смене экипажей заметно улучшилась, однако проблема еще далека от полного разрешения. Поэтому РПСМ сосредоточит усилия на возвращение морякам полного права схода на берег, своевременную репатриацию, своевременную медицинскую помощь, права на достойные условия труда и полноценный отдых, достойную заработную плату.

Так, за отчетный период РПСМ принимал участие в работе Паритетной морской комиссии МОТ, в том числе Подкомитета по заработной плате моряков. В ходе переговоров с судовладельцами было решено увеличить минимальную базовую ставку МОТ для матроса первого класса (AB) с \$618 в 2019 году до \$625 с 1 января 2020 года и до \$641 с 1 января 2021 года.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ СУДОХОДСТВА

COVID-19, увеличив использование удаленных услуг, ускорил цифровизацию судоходства.

Согласно отчету поставщика спутниковой связи «Инмарсат» (Inmarsat), пандемия COVID-19 значительно ускорила распространение цифровых технологий в морской индустрии, сообщает The Maritime Executive.

«Влияние COVID-19 на работу судов подтверждается значительным увеличением использования удаленных услуг, таких как лоцманская проводка и топографическая съемка», — считает морская консалтинговая компания Thetius. «Также впервые обучение экипажа и экзамены для офицеров проводятся полностью онлайн. В целом в области упрощения процедур глобальной торговли наблюдается взрывной рост использования цифровых инструментов, включая массовый рост потребительского спроса на электронную

коммерцию и использование платформ онлайн-бронирования для доставки грузов».

Исследование Inmarsat показало, что объем среднесуточного потребления данных на судно вырос почти в три раза в течение первого года пандемии, увеличившись с 3,4 до 9,8 гигабайт.

Авторы отчета прогнозируют, что стоимость мирового рынка морских цифровых продуктов и услуг в этом году достигнет 159 миллиардов долларов, что на 18 процентов больше, чем прогнозировалось до пандемии. К 2035 году он может удвоиться до 345 миллиардов долларов.

Этот рынок расширяется за счет внедрения новых решений, таких как удаленная лоцманская проводка, удаленные обследования и медицинская помощь.

COVID-19 расширил использование телемедицины в целом, и моряки, которым часто запрещали выходить на берег из-за карантина, все чаще обращаются к дистанционным консультациям с врачами. В первой половине 2020 года количество обращений в Международный радиомедицинский центр (CIRM), ориентированный на моряков, увеличилось вдвое.

«Цифровые решения сейчас широко распространены в морском судоходстве, и одним из последствий COVID-19 стало то, что наши клиенты — и их клиенты — все больше думают в первую очередь о цифровых технологиях», — прокомментировал Стефано Поли, вице-президент по развитию бизнеса Inmarsat Maritime.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

РЕКОРДНАЯ ТОННА — ИЗ КАРЬЕРА ПИТКЯРАНТА

Более чем вдвое вырос объем перевозок щебня судами Волжского пароходства.

Объем перевозок щебеночной продукции Волжского пароходства с начала навигации к ноябрю в два раза превысил показатель аналогичного периода прошлого года. За последние 20 лет для судоходной компании цифра стала рекордной.

Рубежную двухмиллионную тонну в карьере Питкяранта (Ладожское озеро) погрузил теплоход «Волго-Дон 195».

Теплоходы типа «Волго-Дон» и барже-буксирные составы Волжского пароходства доставляют щебеночную продукцию с карьеров Карелии на Ладожском и Онежском озерах в Санкт-Петербург, Москву и порты Волги.

«Росту объемов перевозок щебеночной продукции в навигацию 2021 года способствует спрос на дорожном и строительном рынках России, а также сложенная работа менеджмента и экипажей АО «Волга-флот». Рекордный показатель объема перевозок судами Волжского пароходства является

также лидирующим среди российских судоходных компаний», — пояснили в пароходстве.

Как сообщалось ранее, в навигацию 2020 года судами Волжского пароходства перевезено более 1 млн 100 тыс. тонн щебеночной продукции, таким образом, показатель текущего года вырос более чем в два раза.

За тот же период (январь — октябрь 2021 года) объем перевозок каменного угля морскими сухогрузными судами Волжского пароходства составил 869 тыс. тонн, что на 60% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

Теплоходы компании река-море плавания типа «Волжский», «Русич», «Сормовский» и «Нева-Лидер» доставляют каменный уголь из российских портов Азовского моря (Азов, Таганрог, Темрюк, Кавказ) в различные порты Турции в Черном, Мраморном, Средиземном морях, а также в порты Болгарии.



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

ИНфраСТРУКТУРА

ПО БАГАЕВКЕ ДОГОВОРИЛИСЬ

Сумма контракта на строительство второй очереди Багаевского гидроузла составит 27,9 млрд руб.

Договор на строительство второй очереди Багаевского гидроузла подписан между Азово-Донской бассейновой администрацией и компанией «Стройтрансгаз». Об этом, как передал корреспондент «Водного транспорта», во время транспортно-логистической конференции «Речные перевозки России-2021» рассказал начальник службы управления движением флота Азово-Донской бассейновой администрации Александр Сальников. Сумма контракта — 27,9 млрд руб. Работы финансируются за счет средств федерального бюджета. Срок реализации проекта — декабрь 2024 года. Створ гидроузла расположен на 3089-м км судового хода реки Дон в районе хутора Арпачин Багаевского района Ростовской области. Строительство Багаевского гидроузла реализуется в рамках госпрограммы «Развитие

транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Реализация проекта разделена на два этапа. В рамках первого этапа построен причал строительной базы, выполнено устройство судоходной прорези и проведены дноуглубительные работы у причала, построены площадка под объекты производственного, служебно-технического, вспомогательного назначения и строительной базы, временная линия электропередач, обеспечена экологическая безопасность территории строительства. Реализация проекта строительства Багаевского гидроузла призвана решить проблемы обеспечения судоходства на Волго-Донском водном пути и водоснабжения Ростовской и Волгоградской областей, рыбоводства, мелиорации, оздоровления Цимлянского водохранилища и в целом сохранения реки Дон.



СПАСАТЕЛЬНОЕ СУДНО

ПЯТОЕ ПРОЕКТА
MPSV07

В Татарстане заложили многофункциональное арктическое аварийно-спасательное судно.

АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» заложило киль многофункционального арктического аварийно-спасательного судна проекта MPSV07. Судно строится для Морспасслужбы. Разработчик концепт-проекта и проектной документации судна в постройке — Морское Инженерное Бюро.

Судно строится по заказу ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» Росморречфлота.

Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV07 с высоким ледовым классом, удлиненной двухъярусной надстройкой бака, носовым расположением жилой надстройки и машинным отделением в средней части, дизель-электрической энергетической установкой, двумя полноповоротными винто-рулевыми колонками суммарной мощностью 4 МВт и двумя носовыми подруливающими устройствами имеет следующие характеристики:

Длина габаритная — около 73,0 м; длина между перпендикулярами — 6440 м; ширина габаритная — около 16,60 м; ширина по КВЛ — 15,50 м; осадка по КВЛ — 4,5 м; рабочие осадки — 4,0–5,1 м; скорость на полном ходу — 15 узл.; автономность — 20 суток; тяговое усилие на швартовах — около 70 т.
Класс PC: KM Arc 5 AUT1-ICS OMBO FF3WS DYNPOS-2 EPP Salvage ship.

Суда предназначены для оказания помощи и проведения аварийно-спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде, а также для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов; поиска и оказания помощи терпящим бедствие судам; поиска, спасения, эвакуации и размещения людей, оказание им медицинской помощи; снятия с мели и рифов аварийных судов, откачки воды из затопленных отсеков; буксировки аварийных судов и объектов к месту убежища, а также выполнения морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений во льдах и на чистой воде; обследования морского дна и поврежденных объектов на глубинах до 1000 м и т.д.

Добавим, по проекту MPSV07, разработанному Морским Инженерным Бюро, на Невском ССЗ построены четыре судна: «Спасатель Карев», «Спасатель Кавдейкин», «Спасатель Заборщиков» и «Спасатель Демидов». Суда работают в региональных подразделениях Морспасслужбы в Санкт-Петербурге, Мурманске, Владивостоке и Новороссийске.

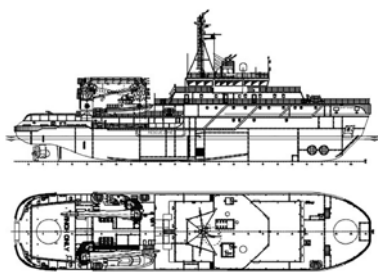


Рис. с сайта МИБ

В ПАМЯТЬ О КОНСТРУКТОРЕ ЕГОРОВЕ

Нижегородская область, октябрь. Окская судовой верфь закладывает головной сухогруз река-море плавания новой серии для Волжского пароходства проекта RSD71.

Все как всегда — торжественная церемония, множество официальных лиц и гостей. Нет лишь его — Геннадия Вячеславовича Егорова, главного идеолога нового проекта RSD71, продолжающего крупнейшую на сегодняшний день серию судов проекта RSD59. Создатель и руководитель Морского Инженерного Бюро ушел из жизни всего пять месяцев назад. В память о нем новое судно будет носить имя «Конструктор Егоров».

Юрий Гильц, генеральный директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство»:

— Мы гордимся тем, что флагман, первый пароход будет носить имя Геннадия Вячеславовича Егорова. Этот проект мы отработывали совместно в длительных

дискуссиях. Нам нужно минимум 20 таких судов, этот проект очень востребован и хорошо ложится в нашу грузовую базу.

Новые сухогрузы меньше по длине, поэтому они смогут работать в тех речных портах, куда не заходят RSD59-е из-за своих габаритов. Конструкторский талант и нестандартное мышление проектантов при меньших габаритах судна позволили сохранить для новой серии просторный грузовой трюм, длина которого на 6 метров превышает размеры трюма проекта-предшественника.

Александр Егоров, генеральный директор МИБ:

— Это последний проект, в котором принимал участие Геннадий Вячеславович, поэтому для нас особенно важно, что этот проект будет реализован. И огромная благодарность Волжскому пароходству за решение назвать головное судно «Конструктор Егоров». Судно будет достаточно инновационным — однотрюмное сухогрузное судно с рекордным для судов река-море плавания трюмом длиной 83,5 м. Также это будет



структура и новый флот позволят вдвое увеличить долю внутреннего водного транспорта в общем грузообороте страны.

Константин Анисимов, заместитель руководителя Росморречфлота:



Фото «Водного транспорта»

дискуссиях. Нам нужно минимум 20 таких судов, этот проект очень востребован и хорошо ложится в нашу грузовую базу.

Новые сухогрузы меньше по длине, поэтому они смогут работать в тех речных портах, куда не заходят RSD59-е из-за своих габаритов. Конструкторский талант и нестандартное мышление проектантов при меньших габаритах судна позволили сохранить для новой серии просторный грузовой трюм, длина которого на 6 метров превышает размеры трюма проекта-предшественника.

Владимир Куликов, генеральный директор АО «Окская судовой верфь»:

— Мы приложим все силы, чтобы сдать три судна в 2022 году, а не два, как планировалось ранее... Геннадий Егоров — талантливый конструктор, законодатель моды не только в России, но и во многих других странах. 69 судов по проектам Егорова построено и 19 нахо-

мнофункциональное судно, которое будет заходить в порты, в том числе с длинами причалов до 120 метров.

Речное судоходство в России начинает возрождаться. В ближайшие годы завершится строительство нового Багаевского гидроузла на Дону, а в Нижегородской области построят новые объекты Городецкого гидроузла. Новая инфра-

— Знаменательно, что это судно строится для старейшего речного пароходства, уверен, что благодаря таким крупным игрокам наша речная отрасль будет успешно развиваться. Егоров был моим близким другом, мы много с ним вместе обсуждали и реализовывали различные проекты...

Геннадий Вячеславович очень любил Нижний Новгород и ча-

За 30 лет Морским Инженерным Бюро разработаны многочисленные проекты сухогрузных судов «Нева-Лидер», «Герои Сталинграда», «Гейдар Алиев», «Надежда», «Танаис», наливных — «Балт-Флот», «ВФ Танкер», «Новая Армада», «Белмакс», рыболовных судов и многофункциональных ледоколов мощностью 22 МВт. Идейным, концептуальным лидером всех этих работ был профессор Егоров.

RSD71 — новый проект сухогрузного судна типа «река-море» в истории отечественного судостроения и впервые реализуется в Нижегородской области на площадке АО «Окская судовой верфь». Проект RSD71 разрабатывался специально под грузовую базу Волжского пароходства. Основное преимущество теплохода проекта RSD71 перед судами других современных проектов — его универсальность, гарантирующая эффективную работу сухогруза как в море, с дедвейтом 7170 тонн, так и в реке, дедвейт 4380 тонн.

Судно соответствует самым современным международным экологическим требованиям, включая стандарт Tier III, ограничивающий выброс оксида азота, а также оснащено наиболее передовыми системами автоматизации и поддержки судовождения. Всего судоходная компания планирует построить до 20 сухогрузных теплоходов данного проекта.

Назначение судна проекта RSD71- морская и смешанная (река-море) перевозка в одном грузовом трюме генеральных и навалочных грузов, в том числе зерна, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжёловесных грузов, угля, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 в соответствии с МК МПОГ и грузов категории «В» из МК МПНГ. Главные размерения: длина максимальная — 119,96 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6 м, осадка (в море/в реке) — 4,90 / 3,60 м, дедвейт (в море / в реке) — 7173/4395 тонн, автономность — 20 суток, объём грузового трюма — 9063 куб. м.

АТОМОХОД

И 500 ТОНН ЗАЩИТЫ

На атомоход проекта 22220 «Якутия» погружены 250-тонные баки металловодной защиты.

На главном стапеле Балтийского завода завершилась погрузка на борт строящегося атомного ледокола «Якутия» баков металловодной защиты. Технологически сложная операция по погрузке баков МВЗ проводилась при помощи специального смонтированного грузового портала.

«Специалистам завода предстояло поднять на высоту почти в 20 метров и установить на борт судна две 250-тонные конструкции. На погрузку баков правого и левого бортов ушло четверо суток», — рассказали на заводе.

Баки МВЗ изготовлены специалистами цеха спецэнергетики Балтийского завода. Они являются одной из составных частей фундаментов для реакторных установок будущего судна, снимают тепловыделение от оборудования реакторной установки, а также выполняют функции биологической защиты экипажа судна.

Четвертое судно в линейке проекта 22220 — атомный универсальный ледокол «Якутия» — было заложено 26 мая 2020 года. Спуск на воду запланирован в 2022 году. Передача судна за-

казчику запланирована на конец 2024 года.

Судно строится для ФГУП «Атомфлот» (госкорпорация «Росатом») для работы в Арктике.

Основные характеристики судна: мощность — 60 МВт (на валах), скорость хода — 22 узла (по чистой воде), длина — 173,3 м (160 м по КВЛ), ширина — 34 м (33 м по КВЛ), высота — 52 м, осадка — 10,5 м/8,65 м, максимальная водоизмещение — 2,8 м, полное водоизмещение — 33 540 тонн, назначенный срок службы — 40 лет.



Фото с сайта Балтийского завода

Ледоколы данной серии будут оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этого судна.

Кроме атомного ледокола «Якутия» на Балтийском заводе в разной степени готовности находятся еще три судна проекта 22220: ледоколы «Сибирь», «Урал» и «Чукотка».

ЛСП

«СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»
ИСПЫТАЮТ НА ПРОЧНОСТЬ

Начались швартовные испытания ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс».

«Адмиралтейские верфи» начали швартовные испытания ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс». Началом швартовных испытаний стал прием питания с берега. Уже закрыто удостоверение по аварийному дизель-генератору. Следующий этап — системы пускового воздуха и работа грузовых устройств: грузовых балок, талрепов, лебедок, которые поднимают и перемещают в машинных отделениях платформы крупногабаритное оборудование.

Решение о строительстве платформы было принято в 2017 году

Правительством Российской Федерации. Контракт между АО «Адмиралтейские верфи» и Росгидрометом на строительство ЛСП подписан в апреле 2018 года. Судно заложено 10 апреля 2019 года. Строительство проходит в рамках реализации государственной программы по социально-экономическому развитию Арктического региона Российской Федерации.

ЛСП «Северный полюс» обладает функционалом научно-исследовательского центра и предназначена для круглогодичных экспедиций в высоких широтах

Северного Ледовитого океана. Судно призвано проводить геологические, акустические, геофизические и океанографические исследования; способно проходить во льдах без привлечения ледокола, а также принимать на борту тяжелые вертолеты типа Ми-8 АМТ (Ми-17). ЛСП обеспечит комфортные и безопасные условия работы и проживания экипажа и научного персонала на полярной станции при температуре до -50° и влажности 85%.

Добавим, в июле 2021 года на строительство платформы из резервного фонда правительства было выделено более 1 млрд руб.



Фото предоставлено пресс-службой «Адмиралтейских верфей»

КАТЕРА

С ГАРАНТИЕЙ КАЧЕСТВА

КМЗ передал ГУ МЧС по Астраханской области патрульный катер РПК-640.

Разъездной патрульный катер РПК-640, построенный на Кингисеппском машиностроительном заводе, поставлен в рамках государственного контракта для Главного управления МЧС по Архангельской области.

Разъездной патрульный катер предназначен для проведения инспекционных работ и патрулирования в качестве служебно-разъездного и спасательного водного транспорта во внутренних акваториях и в прибрежных районах морей.

Катер РПК-640 был удостоен внимания Главного управления МЧС в рамках салона «Комплексная безопасность-2021» в но-

минации за лучшую разработку разъездного патрульного катера для нужд силовых ведомств «Гарантия качества и безопасности».

На КМЗ в 2021 году построено более 30 катеров проекта 04430 в интересах спасательных служб и других ведомств из различных регионов России.



Фото предоставлено пресс-службой КМЗ

С НАДУВНЫМИ БОРТАМИ

Строительство четырех катеров RX-1173 из композитного материала начал Кингисеппский машиностроительный завод.

Кингисеппский машиностроительный завод приступил к строительству четырех катеров из композитного материала с надувными бортами для профессиональных нужд МЧС России.

Катера RX-1173 предназначены для патрулирования и служебно-разъездных функций, проведения спасательных работ во внутренних водах и территориальном море Российской Федерации.

«Концепция катера — мгновенный выход на глиссирование, без-

упречное сцепление с водной поверхностью и управляемость», — отметили на предприятии, добавив, что отличительными чертами проекта являются «дизайн с безошибочно привлекательным внешним видом и идеальная внутренняя эргономика».

Технические характеристики катеров: длина — 12 м; ширина — 3,47 м; максимальное водоизмещение — 8700 кг; максимальная скорость — 52 узла; кол-во посадочных мест — 12.

ЗЕМСНАРЯДЫ

В СЕРИИ ИЗ СЕМИ

В Нижегородской области заложили несамоходные земснаряды проекта № 4395.

На производственных мощностях ПАО «Судоремонтно-судостроительная корпорация» состоялась церемония закладки киелей несамоходных земснарядов класса «О 2,0 (лед 10) А» проекта № 4395. Судостроения по государственному контракту в рамках выполнения мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 (КПМИ).

Государственный заказчик — ФКУ «Речводпуть». Проект выполнен Ростовским центральным проектно-конструкторским бюро «Стапель».

Строительство судов осуществляется для администраций бассейнов ВВП РФ.

Современные земснаряды производительностью 700 куб. м/час со сменным комплектом разрыхлительных устройств (гидравлическим и фрезерным) предназначены для разработки шаландно-рефурерным способом песчаных, или-

стых и песчано-гравийных грунтов, дноуглубления на акваториях и судоходных путях, намыва дамб, с возможностью выдачи грунта в шаланды, а также по плавучему пульпопроводу длиной до 500 м и береговому пульпопроводу длиной до 100 м.

Окончание строительства в соответствии с государственным контрактом намечено на IV квартал 2024 года.

Всего для бассейновых администраций должно быть построено 7 судов данного проекта.



Фото с сайта Росморречфлота

Главные размеры и характеристики: длина — 54,00 м; ширина — 10,50 м; высота борта — 3,65 м; осадка с полными запасами в рабочем положении — 1,30 м; экипаж — 28 чел.; производительность — 700 куб. м.



В ФИЛИАЛАХ



Фото Росморречфлота в Instagram

СНО НА МЕСТАХ, ГАБАРИТЫ ВЫДЕРЖАНЫ

Водные пути Калининградской области прошли инспекторский осмотр.

Проведение осеннего инспекторского осмотра судоходных путей ФБУ «Администрация «Волго-Балт» завершено осмотром водных путей Калининградской области. Калининградская область обслуживает Гвардейский район водных путей и судоходства, который является обособленным филиалом в структуре Волго-Балта.

Протяженность водных путей в границах Калининградской области составляет 534 км, из них с гарантированными габаритами и неосвещаемой навигационной обстановкой — 378 км, без гарантированных габаритов и без навигационной обстановки — 156 км.

В ходе инспекторского осмотра проверено содержание внутрен-

них водных путей и флота и установлено, что все знаки судоходной навигационной обстановки стоят на штатных местах, гарантированные габариты пути выдержаны на всем протяжении, водный путь содержится в соответствии с регламентирующими документами.

Намечены работы по проведению ремонта флота, учтена потребность в ремонте знаков СНО, материалах и снабжении на 2022 год.

В навигацию 2021 года при выполнении эксплуатационных землечерпательных работ по поддержанию гарантированных габаритов на Приморском канале проведены испытания по укладке вынутаго землесосным земснарядом грунта в геотубы.

СЦЕНАРИЙ ОТРАБОТАЛИ

На Верхне-Свирском шлюзе проведены учения по ликвидации нефтеразлива.

На Верхне-Свирском шлюзе в границах ответственности ФБУ «Администрация Волго-Балт» проведено учение по локализации и ликвидации чрезвычайной ситуации в результате разлива нефтепродуктов в верхнем подходном канале шлюза.

В учении были задействованы уполномоченные работники Администрации и шлюза, аварийно-спасательная группа АО «ЦАСЭО» Северо-Западного центра «ЭКОСПАС» и отряд государственной противопожарной

службы Подпорожского района Ленинградской области.

По сценарию учений на стоянке в верхнем подходном канале ВСШ на теплоходе «ОС-332» произошла утечка нефтесодержащих продуктов вследствие выхода из строя оборудования (несанкционированного сброса) установки «ОНВ-1МБ».

Команда судна устранила причину разлива нефтепродуктов. Аварийно-спасательная группа АО «ЦАСЭО» Северо-Западного центра «ЭКОСПАС» провела сбор нефтесодержащей смеси в условные емкости.



Фото Росморречфлота в Instagram

ВОДНЫЕ ЭКСКУРСИИ

НА ДОПАНДЕМИЙНЫЙ УРОВЕНЬ

В сезон-2021 интерес к водным экскурсиям в Санкт-Петербурге заметно вырос.

Группа компаний «Астра Марин» в 2021 году перевезла по рекам и каналам Санкт-Петербурга в два раза больше пассажиров, чем в 2020 году. Интерес к водным прогулкам и экскурсиям заметно вырос среди местных жителей и гостей из других регионов России.

Сезон навигации по рекам и каналам завершился в Санкт-Петербурге 30 октября. В 2020 году сезон водных экскурсий был открыт в конце июня, в 2021 году — в середине весны.

Показатель завершившегося сезона, в течение которого заполняемость судов законодательно ограничивалась 50%, оказался на уровне 2019 года — около 560 тыс. пассажиров. Количество отправлений теплоходов и метеоров «Астра Марин» в прошедшем сезоне выросло по сравнению с 2019 годом на 30% — это было обусловлено необходимостью соблюдать ограничения по заполняемости при высоком спросе.

По сравнению с двухлетней давностью заметно изменилась структура пассажиропотока. На водных маршрутах увеличилось число туристов из Москвы и регионов России — их доля составила 70%. На петербургских жителей пришлось 27% купленных билетов, тогда как два года назад — только 10%. Иностранные туристы, несмотря на ограничения в путешествиях, заняли долю 3% от всех пассажиров водных экскурсий (два года назад — 25%).

Среди иностранцев больше всего туристов было из США, стран СНГ, Австрии, Швейцарии, Австралии, Центральной Америки и ОАЭ.

Более популярными, чем в 2019 году, стали скоростные рейсы в Кронштадт и Петергоф. Количество перевезенных пассажиров на «Метеорах» в Петергоф выросло на 5% по сравнению с двумя годами ранее, в Кронштадт — на 10%.

Самыми востребованными водными маршрутами в прошедшем сезоне стали экскурсии к северным островам дельты Невы с выходом в акваторию Финского залива к «Лахта-Центру», ночные круизы под разводными мостами, экскурсии «Парадный Петербург» по Неве и «Имперский Петербург» по Мойке и Фонтанке с выходом в Неву.

«Внутренний туризм показал свой потенциал: даже с разрешенной загрузкой в 50% и в отсутствие большого количества иностранцев нам удалось повторить показатели 2019 года — одного из самых успешных сезонов для петербургского водного туризма, — говорит генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов. — В прошедшем сезоне особый интерес к водным прогулкам был отмечен среди петербуржцев. Местные жители не просто хотели прокатиться по рекам и каналам, а выбирали разные экскурсионные продукты и активно приобретали билеты на вечерние программы теплоходов-ресторанов. На смену частым спонтанным решениям о водной прогулке пришло желание полноценного отдыха на петербургских реках и каналах».

Планированию посещения экскурсий помогла система интернет-продаж на водные маршруты «Астра Марин». По сравнению

с 2019 годом реализация билетов онлайн увеличилась в 2,5 раза. Онлайн-покупка позволяет экономить до 10–15% от стоимости билета, заказывать дополнительные услуги (еда, экскурсии, выбор места). Судоходная компания в этом случае видит загрузку всех отправлений и при необходимости корректирует расписание, что особенно актуально в период пандемийных ограничений. В прошедшем сезоне «Астра Марин» при превышении квот на рейсы выводила на линию дополнительные теплоходы и «Метеоры».

В течение всего сезона группа «Астра Марин», согласно городскому законодательству, обеспечивала необходимые меры безопасности на борту теплоходов и «Метеоров». Количество пассажиров регулировалось максимально разрешенной вместимостью в 50%. При посадке у пассажиров измеряли температуру, предлагали обработать руки антисептиком, при необходимости выдавали маски, соблюдалась социальная дистанция. На всех теплоходах и «Метеорах» дополнительно были установлены обеззараживатели воздуха. После каждого рейса проводилась влажная уборка всех поверхностей.

ГК «Астра Марин» занимает более 25% рынка водных экскурсий в Санкт-Петербурге.



Фото предоставлено «Астра Марин»

КАРТОГРАФИЯ

ЛАДОГУ ОЦИФРУЮТ

Электронные навигационные карты Ладужского озера пополнят «Единую коллекцию электронных навигационных карт ВВП РФ».

Sitronics KT выиграла открытый конкурс на выполнение работ по созданию электронных навигационных карт Ладужского озера с проведением съемки рельефа дна всей площади акваторий, сообщила пресс-служба компании.

Главная задача проекта — создание баз данных навигационной информации и электронных навигационных карт Ладужского озера для картографического обеспечения внутренних водных путей с использованием глобальных навигационных спутниковых систем и их функциональных дополнений.

Компании предстоит провести съемку рельефа в масштабах 1:5000–100000, топографо-геодезические работы, гидрологические наблюдения, космическую съемку, собрать исходную навигационно-гидрографическую информацию, определить и уточнить местоположение навигационных объектов. На основе полученных данных будут созданы электронные навигационные карты Ладужского озера в международном формате S-57.

После завершения работ созданные карты будут загружены в Базу данных «Единая коллекция электронных навигационных карт внутренних водных путей

Российской Федерации» и будут доступны для использования судоходными компаниями.

«Это не первый подобный проект, реализуемый нами для Министерства транспорта. Ранее мы оцифровали почти 70 000 км судоходных рек России. Работы, выполняемые компанией, являются стратегически важными для развития речного судоходства и обеспечения безопасной навигации», — прокомментировал генеральный директор Sitronics KT Андрей Родионов.

Ладужское озеро — второе по величине озеро в России после Байкала. Площадь рельефа дна составит 19 100 кв. км.

ВЕРНУЛИСЬ В РОДНУЮ ГАВАНЬ

Теплоходы компании «Донинтурфлот» вернулись в порт приписки — Ростов-на-Дону — на зимний ремонт и отстой. К ростовской набережной причалил «Антон Чехов», чуть раньше навигацию завершил «Максим Литвинов».

Навигация для пассажирских теплоходов «Донинтурфлота» началась в апреле. Изначально руководство компании готовило к круизам три судна, но практически в последний момент один из теплоходов, «Иван Бунин», в рейс выпускать не стали: плохо шли продажи. Таким образом, из 11 судов, числящихся на балансе предприятия, работали в 2021-м только два. Ситуация не самая приятная, но в любом случае лучше, чем годом ранее, когда все теплоходы весь сезон простояли без пассажиров из-за пандемии и закрытых границ.

«За счет экипажей оставшихся на берегу судов мы укомплектовались на 100%. У нас штурманы с «Сергея Дягилева», электромеханик — с теплохода «Волга Стар». С «Генерала Лавриненкова» пришли несколько человек. Кроме того, в эту навигацию мы по традиции взяли на борт студентов, которым нужно проходить практику. Это были ребята из Ростова-на-Дону и Великого Устюга», — говорит капитан теплохода «Максим Литвинов» Владимир Городов.

Владимир Городов — опытный и надежный судоводитель. На борту «Максима Литвинова» он с 1995 года. Начиная матросом и за эти годы прошел путь до капитана. Параллельно с работой учился в Волжской государственной академии водного транспорта, получил диплом судоводителя. В 2018 году стал капитаном, что не удивительно, ведь Владимир Николаевич знает все тонкости возглавляемого им четырехпалубника.

«В основном в нашей компании теплоходы проекта 302. Что касается конкретно «Максима Литвинова», это немного другой проект — 302М. Разница здесь в более мощном подруливающем устройстве, само судно тяжелее за счет того, что на верхней палубе имеется пассажирский класс, десять туристических кают. А рулевая рубка смещена вперед», — объясняет Владимир Городов.

У некоторых теплоходов «Донинтурфлота» по два имени. Так, за границей «Максима Литвинова» знают как Kandinsky Prestige. По словам Владимира Николаевича, связано это как раз с тем, что раньше суда компании возили иностранных туристов, и для них выбирали коммерческое название, которое было бы понятно и близко пассажирам.

«Мы возили раньше французов. И кто такой Максим Литвинов они, конечно, не знают. Да и не каждый русский в курсе, что это был советский дипломат и государственный деятель. А вот с творчеством художника Василия Кандинского знакомы многие иностранцы, это имя у них на слуху», — объясняет капитан.

Для российских туристов пришлось немного изменить программы круизов, сделали ставку на развлекательную программу на

теплоходах. Например, на борту «Максима Литвинова» в качестве специально приглашенной гостьи побывала поэтесса Лариса Рубальская.



Фото Кристины Ткачевой

«Как я сказал, мы раньше работали с французами, в основном пожилого возраста. Как пассажиры они замечательные: пунктуальные, никогда не задерживаются, нигде не опаздывают. При этом иностранным туристам не очень-то нужны развлечения на судне. Они ездят на экскурсии, возвращаются на теплоход, ужинают и идут в каюты отдыхать. Русский же турист более требовательный, более веселый, активный. Его надо чем-то занять на борту. Поэтому мы сделали ставку на большую группу аниматоров, которые всячески веселили гостей», — говорит Владимир Городов.

С аниматорами и остальной командой пассажиры за несколько дней круиза становятся практически семьей. Это особенно заметно при прощании: дети грустят и шмыгают носом, родители обмениваются контактами с теми, с кем успели познакомиться на теплоходе, люди постарше горячо обнимают на прощание и благодарят членов экипажа. С иностранными туристами такого не было, они все-таки более сдержанные.

Максимальная длительность круизов «Донинтурфлота» — 18 дней. Как объясняют в самой компании, больше пассажиры не выдерживают, начинают скучать. В 2021 году практически весь сезон теплоходы провели на Северо-Западе страны, это самое востребованное сейчас направление. «География у нас была очень широкая. Мы ушли из Ростова-на-Дону в конце апреля,

первый рейс начался 30 апреля. Ходили в Санкт-Петербург, в Пермь на Каму, в Татарстан до Елабуги. Конечно, условия для судоходства сложные. В районе Городца мало воды. Мы несколько раз за навигацию его проходили, и каждый раз со сложностями, приходилось менять расписание, чтобы подгадать и попасть на воду. Сейчас осенью маловодье пришло и на Дон. Но, несмотря на это, мы успели в октябре сделать два рейса из Ростова-на-Дону — в Астрахань и Волгоград. А так практически весь сезон нас не было дома», — говорит капитан теплохода «Антон Чехов» Юрий Колбин.

Для Юрия Дмитриевича навигация 2021 года — юбилейная: вот уже 30 лет он работает на родном теплоходе. У капитана два образования — среднее специальное и высшее, в 1999 году он окончил Новосибирскую государственную академию водного транспорта. А свой трудовой путь Колбин начал в 1991 году с практики на теплоходе «Волго-Дон 5084» Вознесенской РЭБ Северо-Западного речного пароходства. С 1992 года он работает на теплоходе «Антон Чехов». В ноябре 2011 года был назначен капитаном.

В межнавигационный период теплоходы «Донинтурфлота» останутся в Ростове-на-Дону. «Максима Литвинова» ждет небольшой текущий ремонт, а вот «Антон Чехова» будут поднимать в док. Это происходит по графику раз в пять лет, чтобы поддерживать суда в хорошем состоянии.

Помимо «Чехова» в док отправят и другой теплоход компании — «Игорь Стравинский» (ранее — «Михаил Шолохов»).

На будущий сезон в «Донинтурфлоте» надеются выпустить в круизы как можно больше теплоходов. Сейчас на 2022 год в круизы заявлены уже семь судов. Но в компании не скрывают: если будут плохие продажи, то какие-то теплоходы снимут, чтобы не работать в убыток. Конкуренция сейчас на рынке речных пассажирских перевозок довольно сильная. Если до пандемии компания перевозила в среднем 25 тысяч туристов (иностранцев граждан), то в 2021-м на двух теплоходах побывало 6,5 тысячи пассажиров, из которых иностранцев была всего одна группа в 22 человека.



Фото Кристины Ткачевой

СУБСИДИИ

ПРИДАТЬ ИМПУЛЬС СУДОХОДСТВУ

В Краснодарском крае будут субсидировать предприятия водного пассажирского транспорта.

Одним из вопросов сессии Законодательного собрания Краснодарского края стала инициатива губернатора Вениамина Кондратьева о внесении изменений в статьи 5 и 6 закона «О государственной поддержке санаторно-курортного и туристского комплекса Краснодарского края». Корректировка продиктована необходимостью обеспечения транспортной доступности региона, увеличения турпотока, обеспечения ценовой доступности курортов Краснодарского края. Для этого предлагается предоставлять организациям водного пассажирского транспорта региона субсидии из краевого бюджета.

Это позволит туристам с определенной степенью комфорта и привлекательности сочетать получение услуг скоростных морских пассажирских перевозок и морского путешествия и даст дополнительный импульс как пассажирскому судоходству, так и круизному туризму.

Как считает руководитель краевого парламента Юрий Бурлачко, у санаторно-курортного и туристского комплекса края есть целый ряд естественных природных и географических преимуществ, которые можно и нужно использовать более активно.

«Опыт организации внутрикраевых перелетов уже показал, что для части отдыхающих востребована такая услуга, как смена места отдыха. Это можно будет осуществлять и водным путем. Экскурсии и прогулки по морю и реке Кубань могут повысить привлекательность курортов края, увеличить поток туристов, сделать более доступными отдельные курортные территории. В конечном счете предоставление субсидий транспортникам, осуществляющим перевозки между морскими и речными портами края, будет способствовать повышению конкурентоспособности всей санаторно-курортной отрасли Кубани», — отметил, комментируя законопроект, Юрий Бурлачко.

ФЛОТ

«МЕЧТЕ» ЛЕД НИПОЧЕМ

Лоцманский катер «Мечта» стал 59-м судном в составе флота Азово-Черноморского бассейнового филиала Росморпорта.

Азово-Черноморский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» приобрел лоцманский катер «Мечта». Катер проекта 1459 изготовлен в 1985 году на Ленинградском ССЗ «Пелла». Лоцманский катер стал седьмым лоцманским судном и 59-м судном в составе всего флота Азово-Черноморского бассейнового филиала.

Катер «Мечта» представляет собой стальное однопалубное судно с уступом в носу, одноярусной рулевой рубкой и кормовым расположением дизельных двигателей. В движение судно приводят два цельнолитых четырехлопастных винта фиксированного шага.

Лоцманские катера данного проекта можно эксплуатировать в зимних условиях с толщиной битого льда не более 30 см.

Судно оборудовано открытой носовой частью с поручнями, при помощи которых обеспечивается безопасная посадка и высадка лоцманов. В ночное время система освещения лоцманского катера обеспечивает необходимый уровень освещенности посадочного места на палубе.

Азово-Черноморский бассейновый филиал планирует использовать лоцманский катер «Мечта» для доставки лоцманов на суда в морском порту Кавказ и в иных морских портах Азово-Черноморского бассейна.



Фото с сайта Росморпорта

Основные технические характеристики судна: класс — РРР М-ПР2,5(ЛЕД 30); длина — 23,1 м; ширина — 5,8 м; высота борта — 2,8 м; осадка — 1,8 м; автономность — 7 суток (по запасам топлива); скорость хода — 12 узлов; экипаж — 9 чел.; количество перевозимого спецперсонала — 7 чел.

ТАТАРСТАН



Фото с сайта Министерства транспорта РТ

ПАССАЖИРОВ ПРИБЫЛО

В Татарстане за навигацию 2021 года судоходные компании перевезли 367,87 тыс. пассажиров.

Рейсами из Казани в Ташевку и Печищи и обратно 24 октября завершилась пассажирская навигация-2021 по Волге. Навигация закрылась на две недели раньше из-за низкого уровня воды. Навигация по Каме также закрылась раньше запланированного срока из-за обмеления реки.

Напомним, что навигация 2021 года по Волге и Каме стартовала 30 апреля. Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на водном транспорте на территории Татарстана осуществляли АО «Судоходная компания «Татфлот» и ООО «Производственное объединение нерудных материалов «Набережные Челны».

Из речного порта Казань выполнялись рейсы: до Садовой с заходом в Студенец (два ежедневных рейса и по дополнительному рейсу в субботу и воскресенье), до Печищ с заходом в Верхний Услон (четыре ежедневных рейса), до Та-

шевки с заходом в Нижний Услон, Ключищ, Матюшино (три ежедневных рейса), до Кзыл-Байрака и Шелани с заходами в Нижний Услон, Ключищи, Матюшино, Ташевка, Гребени (по ежедневному рейсу). Также из Казани курсировали теплоходы до Свяжска и скоростные метеоры до Болгар и Тетюшей.

Из речного порта Чистополь были организованы маршруты до Красного Яра с частотой три рейса в неделю, из города Набережные Челны — ежедневные рейсы до Соколов с заходом на остановочные пункты Вишневка, Елабуга, Нижнекамск, Сентяк, Котловка, Свиногорье и Грахань.

За навигацию 2021 года судоходные компании перевезли 367,87 тыс. пассажиров. Это на 16,5% выше по сравнению с 2020 годом, когда пассажиропоток составил 315,54 тыс. пассажиров.

МАРИЙ ЭЛ

ПРИЧАЛ НАДЕЖД. ТУРИСТИЧЕСКИХ!

В Козьмодемьянске планируют построить в 2023 году пассажирский причал.

Строительство пассажирского причала на реке Волга в Козьмодемьянске планируется начать в 2022 году и завершить в 2023 году. Кроме самой причальной стенки будет построен павильон для пассажиров, сделано благоустройство и освещение. Как отмечалось на совещании у главы Республики Марий Эл Александра Евстифеева, посвященном строительству объекта, проектирование причала завершается. В настоящее время проектно-сметная документация проходит государственную экспертизу.

После получения положительного заключения будет объявлен

конкурс по выбору подрядчика строительно-монтажных работ. Данный объект реализуется по индивидуальной программе социально-экономического развития Республики Марий Эл и большей частью финансируется за счет средств федерального бюджета.

Причал строится с целью развития туристического потенциала республики, поскольку в настоящее время в регионе нет капитальных причалов, действующие — убираются на зиму. Новый причал позволит принимать пассажирские суда любого класса.

ЧУВАШИЯ

СВЯЖУТ С КАЗАНЬЮ И НИЖНИМ

Скоростное судно «Мая Костина» прибыло в Чебоксары для работы в навигацию-2022.

В столицу Чувашии прибыл третий «Валдай». Судно на подводных крыльях названо именем пятикратной чемпионки мира по парашютному спорту Май Костиной. Как сообщалось ранее, она лично принимала участие в торжественной церемонии спуска судна на воду на верфи в Нижегородской области.

Пассажирское судно полностью готово к эксплуатации. Речной трамвай рассчитан на 45 мест и может развивать скорость до 65 км/ч, дальность плавания — до 400 км.

Глава Чувашии Олег Николаев на церемонии встречи первого судна заявил, что запуск скоростных пассажирских судов будет способствовать развитию реки Волга как транспортной артерии России и стимулировать развитие внутреннего туризма, в том числе круизных маршрутов. В следующем навигационном сезоне речные судна на подводных крыльях должны связать Чебоксары с Нижним Новгородом и Казанью. В перспективе они также будут останавливаться в Мариинском Посаде

и Козловке. В данный момент разрабатывается проектно-сметная документация на строительство причальных стенок в Мариинском Посаде и Козловке.

«Запуск скоростных судов на речные маршруты был отложен из-за изменений в федеральном законодательстве, затян timerлись процедуры регистрации и постановки на учет. Прежде всего, необходимо внести изменения в действующие

лицензии судов. Эти работы сейчас проводятся. До конца года мы должны завершить все необходимые регистрационные действия и быть готовыми к началу следующего навигационного сезона», — подчеркнул министр транспорта и дорожного хозяйства Владимир Осипов.

Как сообщалось ранее, первый «Валдай» прибыл в Чувашию 24 июня.



Фото с сайта Министерства транспорта Чувашской Республики

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

ОЖИВИТСЯ КАМА — ВОЛГЕ СТАНЕТ ВЕСЕЛЕЙ

В Пермском крае разработали проект «Живая Кама».

Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин на V Всероссийском водном конгрессе представил проект по экосбережению водных ресурсов «Живая Кама». Ранее инициатива была заявлена заместителю председателя Правительства РФ Дмитрию Чернышенко как одна из ключевых для региона.

«У Пермского края — огромные природные богатства. Один из наших главных ресурсов — река Кама. Исторически она была природным водным путем, по которому перевозили грузы и людей. Давно назрела необходимость в экономическом и туристическом оживлении Камы. На ней должна кипеть жизнь. Сегодня существует необходимость восстановления утраченного потенциала и возрождения Камы как важнейшего экономического ресурса страны», — отметил Дмитрий Махонин. — Проект охватывает интересы экономически активной части населения, туристов и гостей края, лесопромышленников и лесопереработчиков. Его цель — использовать реку для транспортных перевозок и туризма, освоения природных богатств в труднодоступных районах края, что положительно скажется на развитии населенных пунктов, расположенных вдоль Камы».

Инициатива Пермского края предполагает в том числе восстановление в Перми судостроительного завода, строительство новых портов и причалов на 15 территориях Пермского края, возрождение судоходства. Планируется,

что благодаря этому произойдет увеличение объемов грузоперевозок водным транспортом на 5 млн тонн, туристического потока — до 400 тыс. человек в год.

При этом проект учитывает негативное воздействие промышленной и социальной инфраструктуры на реку и включает в себя отдельную программу по оздоровлению Камы. Она предполагает, в частности, строительство и реконструкцию 47 сооружений биологической очистки сточных вод, проведение экологической расчистки и дноуглубления 475 км русел рек, ликвидацию нефтяных, некачественно законсервированных скважин, расположенных в зоне водосбора Камы.

Дмитрий Махонин подчеркнул, что многолетнее расточительное использование водных ресурсов привело к тому, что Кама и ее притоки утрачивают способность к самоочищению и теряют свой природный потенциал. «На территории Пермского края расположено 45% Камского бассейна, именно поэтому наш регион вышел с инициативой создания такой программы. Ее поддержали соседние субъекты — Татарстан, Башкортостан, Удмуртия и Кировская область. В ближайшее время мы планируем подготовить необходимую проектно-сметную документацию на весь перечень объектов. Мы уже заложили на эти цели средства в региональном бюджете. В случае положительного заключения госэкспертизы с 2024 года планируем приступить

к выполнению практических мероприятий по проекту», — обозначил Дмитрий Махонин.

Как отметил министр природных ресурсов и экологии Пермского края Дмитрий Беланович, с 2019 года в России реализуется национальный проект «Экология», в рамках которого федеральным проектом «Оздоровление Волги» предусмотрены мероприятия, направленные на улучшение экологического состояния реки. «При этом абсолютно не учтена особенность того, что Кама как ее самый большой приток также нуждается в реабилитационных мероприятиях. На сегодняшний день весь бассейн реки Кама подвержен глобальной антропогенной нагрузке, которая со своим негативом вливается в Волгу и со временем может свести на нет мероприятия, реализованные по проекту ее оздоровления», — подчеркнул он.

Заместитель министра природных ресурсов и экологии РФ Сергей Ястребов согласился с тем, что одна из главных проблем оздоровления Волги — это отсутствие принятого решения о расширении федерального проекта до всего бассейна реки, включая Камский. Программа успешно работает в 16 субъектах, но чтобы охватить весь бассейн, нужно дополнить его еще 23 регионами, в том числе Пермским краем. По словам Сергея Ястребова, с учетом готовности Прикамья и других территорий к выполнению проектно-сметной документации ведомство в целом готово к расширению проекта.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

ПО АНГАРЕ И ЕНИСЕЮ

Суда ЕРП в рамках «северного завоза» доставили в отдаленные районы Красноярского края 38 тыс. тонн топлива.

В навигацию 2021 года доставлено 6,5 тыс. тонн угля в Мотыгинский район, 110 тонн — в Туруханский; 27 тыс. тонн угля, нефти и нефтепродуктов получили населенные пункты, расположенные на территории Эвенкийского муниципального района. В Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район Енисейское пароходство завезло 10,8 тыс. тонн каменного угля.

Доставка грузов в рамках программы «северного завоза» осу-

ществлялась в населенные пункты, расположенные на берегах притоков Нижняя и Подкаменная Тунгуска (Эвенкийский муниципальный район), Ангара (Мотыгинский район), а также в находящийся на одноименной реке поселок Советская Речка (Туруханский район).

Заключительным этапом стала перевозка угля по Енисею до Диксона сухогрузным теплоходом «Федор Наянов», оснащенным судовым краном для выгрузки угля на причале. На части данного

маршрута (на протяжении 570 км) действуют правила морского судоходства. Флот Енисейского речного пароходства, работающих в морских условиях, имеет усиленные корпуса, оснащен соответствующим навигационным оборудованием и эксплуатируется экипажами, прошедшими подготовку в соответствии с требованиями Морского кодекса.

«В условиях Крайнего Севера снабжение предприятий ЖКХ, бюджетных учреждений, жителей частного сектора топливно-энергетическими ресурсами — важная задача при подготовке к предстоящему отопительному сезону. Енисейское речное пароходство вместе с дочерними предприятиями — Красноярским речным портом, Лесосибирским портом — ежегодно участвует в реализации программы «северного завоза», обеспечивая отдаленные районы Красноярского края топливом на предстоящий зимний период», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

ТАЙМЫР

С РОСТОМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК

ЕРП завершило навигацию на Таймыре с 25-процентным ростом грузооборота.

20 октября из порта Дудинка ушли последние суда Енисейского речного пароходства: теплоходы «Михаил Мушин», «Капитан Лобастов», «Капитан Угрюмов» и шесть несамоходных барж, груженых контейнерами и серой, тем самым завершив навигацию 2021 года в Таймырском районном управлении ЕРП.

Всего за навигацию 2021 года Таймырским районным управлением ЕРП — самым северным филиалом ЕРП — обработано в порту свыше 1,5 тыс. единиц флота, в том числе самоходных — 144, судов песчаной линии — 494, нефтеналивных — 147 единиц.

Водный грузооборот Таймырского районного управления составил 2 млн 627 тыс. тонн, что на 25% выше показателя 2020 года. Добыто и перевезено около 800 тыс. тонн песка с Червинского месторождения, обработано порядка 300 тыс. тонн сыпучих грузов и более 100 тыс. тонн нефтеналивных, почти 49 тыс. тонн леса в плотокаравах и 8207 контейнеров.

«Рост грузооборота произошел за счет увеличения контейнерных перевозок, которые вдвое превысили уровень прошлого года. В том числе значительно вырос

спрос на доставку авто- и спецтехники, которая потребовалась в связи с развертыванием на севере Красноярского края крупных инвестпроектов», — прокомментировал исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.

По его словам, в завершающий период навигации Енисейское речное пароходство установило два дополнительных плавкрана мощностью 16 и 25 тонн. Это позволило обеспечить оперативную выгрузку судов на причалах и своевременный, до начала ледостава, выход флота из Дудинки.

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПОДСЧИТАЛИ ПО ОСЕНИ

Обский бассейн подводит итоги завершившейся навигации.

За навигацию в бассейне в общей сложности перевезено более 5,3 млн тонн грузов и почти 8,4 тыс. пассажиров. Средствами судоходной обстановки обслуживалось 3429,1 км водных путей, в том числе с гарантированными габаритами — 3297 км, без гарантированных габаритов — 132,1 км.

Навигация-2021 побила все рекорды по низким уровням воды: на семи плесах Обского бассейна вводились ограничения по габаритам судов. Тем не менее путейцы ФБУ «Администрация Обского БВП» выполнили комплекс путевых работ для обеспечения безо-

пасных условий перевозок по ВВП Новосибирской и Томской областей, Республике Алтай и Алтайскому краю.

В ходе разработки перекатов извлечено более 3,7 млн куб. м грунта.

В настоящее время флот судовладельцев возвращается к местам зимнего отстоя.

Обстановочные бригады Новосибирского РВПиС, Томского РВПиС и Колпашевского РВПиС, используя плавучие краны и баржебуксирные составы, ведут механизированный съём плавучих средств навигационного оборудования.

В оставшееся до зимы время речной флот продолжает работу лишь на тех паромных переправах, которые являются единственной транспортной артерией для ряда населенных пунктов Обского бассейна. Это переправы Алтайского края, Новосибирской и Томской областей.



Фото с сайта Росморречфлота

ЯКУТИЯ



Фото с сайта Росморречфлота

СПУЩЕН ФЛАГ НАВИГАЦИИ

ПАО «ЛОРП» завершило навигацию-2021 с перевыполнением плана «северного завоза».

Над зданием Управления Ленского объединенного речного пароходства 2 ноября спущен вымпел навигации-2021. А накануне последние теплоходы «Днепр» и «СК-2030» благополучно подошли из Ленска в Пеледуй и встали на зимний отстой.

Навигация-2021 на Лене началась на 13 дней позже прошлогодней и прошла в сложнейших условиях ограниченной видимости из-за лесных пожаров. Завоз грузов в районы Крайнего Севера был сопряжен с трудностями из-за перебоев в работе Зеленомысского речного порта, связанных с аварийными отключениями электричества, ветро-волновыми режимами на морских участках.

В текущую навигацию отгрузка каменного угля с шахты Джебарики-Хая осуществлялась не в полном объеме в связи с отсутствием накоплений. Для гарантированного завоза топливно-энергетических ресурсов впервые была изменена логистика достав-

ки угля с Зырянского угольного разреза в Янскую группу улусов в объеме 38,5 тыс. тонн. Несмотря на все трудности, а также влияние ограничений в связи с пандемией коронавируса, пароходством были приняты все возможные меры по выполнению принятых договорных обязательств.

Профессиональная работа ленских путейцев обеспечила безаварийную работу транспортного флота по доставке народнохозяйственных грузов и энергоносителей на протяжении всей навигации. Все заявленные к перевозке грузы доставлены.

«Навигация 2021 года успешно завершена, случайных отстоев нет, весь флот находится в плановых пунктах зимнего отстоя. Пароходством выполнены все договорные обязательства, перевыполнен план «северного завоза» — арктические улусы в полном объеме обеспечены жизненно важными стратегическими грузами», — прокомментировал генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов.

НАО

ЛЬГОТНЫЙ ТАРИФ
ДЛЯ НИЖНЕПЕЧОРЬЯ

Северная транспортная компания за навигацию перевезла в Заполярном районе НАО 5,074 тыс. человек.

Северная транспортная компания за период с 20 мая по 13 октября 2021 года перевезла 5 074 пассажира, в том числе 3 803 — по льготному тарифу. Как отметили в муниципальном предприятии, это чуть меньше, чем в навигацию 2020 года, когда был перевезен 5 531 пассажир, в том числе 3 989 — по льготному тарифу.

В навигацию 2021 года суда СТК выполняли рейсы по восьми

маршрутам, проходящим через 16 населенных пунктов на территории семи сельских поселений. Расписание движения судов было составлено с учетом пожеланий жителей Нижнепечорья и согласовано с администрацией Заполярного района и Департаментом строительства, ЖКХ, энергетики и транспорта НАО, который субсидирует перевозки за счет средств окружного бюджета.





КРУИЗ ДЛЯ ВЕТЕРАНОВ



НА «БЕЛОЙ РУСИ» ПО «ЖЕМЧУЖИНЕ ПОЛЕСЬЯ»

Группа ветеранов морского и речного флота совершила круиз на теплоходе «Белая Русь» по рекам Республики Беларусь.

Круиз назывался «Жемчужина Полесья». Это абсолютно новый маршрут, проложенный вдаль от уже освоенных туристами мест.

В первый день круиза ветераны посетили Брестскую крепость, защитники которой первыми приняли удар немецко-фашистских захватчиков. Ветераны возложили корзину цветов с памятной лентой к Вечному огню, почтив память защитников крепости минутой молчания.

Для ветеранов была организована ознакомительная экскурсия «Знакомство с Брестом». Это третий по древности город Белоруссии, упомянутый в летописях в 1019 году. Современный Брест очень красивый и уютный город с прекрасной пешеходной зоной и сохранными историческими памятниками. На следующий день ветераны посетили национальный парк «Беловежская пуща», где узнали историю создания этого заповедника, познакомились с богатейшей флорой и фауной, а также с главной достопримечательностью заповедника — зубрами.

Вечером наш теплоход «Белая Русь» отправился в круиз. Теплоход уникален по своим параметрам, благодаря которым он может совершать круизы по Днепровско-Бугскому каналу и рекам Буг, Мухавец, Пина и Припять. Он проходит через водораздел — линию, разделяющую бассейны европейских рек. На месте водораздела на Днепро-Бугском канале установлен памятный знак.

Так началось наше знакомство с Полесьем. Маршрут проходил по обширному древнему краю, который издавна считают колыбелью восточного славянства. В лесных чащобах возникали хутора и деревеньки, основывались города и городки, возводились храмы и замки, строились водные каналы. Полесье — родина едва ли не самого выдающегося писателя Древней Руси — Кирилла Туровского.

Во время поездки мы посетили Мотольский музей народного творчества с интерактивной экскурсией. Мотоляне сохранили свою самобытную культуру, не дав ей затеряться в веках. Также в музее было организовано чаепитие со знаменитым мотольским караваем. Следующая остановка была в Достоево с посещением Музея Федора Достоевского в местной школе. Директор музея Валентина Пущикевич рассказала о том, что именно здесь в течение нескольких веков жили предки Ф. М. Достоевского.

Далее по реке Пина мы прибыли в город Пинск. Это истинная столица Полесья с населением свыше 130 тыс. чел. Пинск — поистине удивительный город с уникальной архитектурой. На следующий день была интереснейшая экскурсия в город Туров с осмотром Туровского городища — руин древнего храма, кафедрального собора Святых Кирилла, Лаврентия и Мартина, знаменитого Туровского креста на Соборной площади и краеведческого музея.

Следующая стоянка была на острове Стахово с посещением настоящей «глухой» деревни Качановичи, в которой находится удивительная пасека. Мы увидели столетние дубовые борти, в которых и сейчас живут пчелы. Хозяин пасеки угостил нас медом и чаем из белорусских трав.

В город Кобрин состоялась увлекательная пешеходная экскурсия с посещением Военно-исторического музея имени А. В. Суворова. Мы узнали много интересных фактов о жизни знаменитого полководца. Это был последний город нашего незабываемого путешествия. Вечером состоялся прощальный капитанский ужин с концертом, подготовленным экипажем судна.

Ю. Михайлов, председатель
Совета ветеранов морского
и речного флота

НАГРАДА ИМО

ПРЕСТИЖНАЯ ПРЕМИЯ ИМО ПРИСУЖДЕНА РОССИЯНАМ

Пятеро спасателей Морспасслужбы удостоены престижной премии ИМО «За исключительную храбрость на море».

6 декабря в первый день 32-й сессии Ассамблеи ИМО, высшего органа Международной морской организации, состоялась церемония награждения лауреатов специальных премий. Лауреатами премии ИМО «За исключительную храбрость на море» в этом году стали пятеро спасателей Азово-Черноморского филиала ФГБУ «Морспасслужба» — Антон Мурадьянц, Гамбик Асатурьян, Кирилл Викулов, Денис Николенко и Константин Кендигиян. Из-за сложной эпидемиологической обстановки и ограничений в посещении Великобритании наши спасатели принимали поздравления от коллег и руководства ИМО по видеосвязи.

Пятеро спасателей Морспасслужбы получили награду за участие в аварийно-спасательной операции в акватории Керченского пролива в феврале — апреле этого года на борту сухогруза «April». Экипаж судна, перевозившего опасный груз — ферросилиций, который при неправильном хранении или намокании выделяет высокотоксичные газы фосфин и арсин, а также взрыво- и пожароопасный водород, был отравлен ядовитыми парами и эвакуирован на берег. Один из членов экипажа скончался. Судно «April» без экипажа стояло на якоре и начало тонуть.

Морские спасатели высадились на аварийное судно в костюмах химзащиты и дыхательных аппаратах, с оборудованием газоанализа и водоотливными средствами для проведения неотложных работ. В результате осмотра всего судна, включая машинное отделение, было обнаружено самопроизвольное поступление забортной воды в танки изолированного балласта правого борта, что вызвало критически опасный крен судна. Дальнейшее поступление забортной воды внутрь судна неминуемо привело бы к его затоплению и попаданию опасных химических веществ и нефтепродуктов (судового топлива) в море, что привело бы к экологической катастрофе.

Спасатели загерметизировали судно (закрыли все двери и иллюминаторы на судне), подали с со спасательного буксира «Меркурий» электропитание на борт, запустили судовые дизель-генераторы и с помощью судовых балластных насосов откачали изолированный балласт из бортовых танков, устранив крен аварийного судна.

В результате водолазного осмотра подводной части теплохода «April» были обнаружены и загерметизированы трещина и отверстие в балластных танках. После стабилизации положения аварийного судна морские спасатели с буксира «Меркурий» завели буксировочный трос на сухогруз для



Фото с сайта Морспасслужбы

обеспечения безопасности судна без экипажа при неблагоприятных погодных условиях. Аварийные партии регулярно проводили замеры уровня воды в балластных танках левого и правого бортов, а также замеры концентрации ядовитых газов. В первые дни уровень концентрации газов на аварийном судне был значительно превышен. Все работы на теплоходе проводились в костюмах химзащиты и в изолирующих дыхательных аппаратах.

На протяжении более чем двух месяцев пребывания аварийного судна у российских берегов безопасную стоянку судна, оставшегося без экипажа, обеспечивали два судна Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы — спасательный буксир «Меркурий» и буксир «Дерзкий». На теплоходе «April» была заведена буксирная линия на буксир «Меркурий»,

в темное время и при неблагоприятных погодных условиях спасенное судно освещалось прожекторами. Спасатели периодически высаживались на борт АС для обслуживания работающих механизмов, систем судна и контроля его состояния.

Своими профессиональными и самоотверженными действиями спасатели Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы предотвратили экологическую катастрофу. За профессионализм и мужество, проявленные участниками аварийно-спасательной операции, им была вынесена благодарность руководства Минтранса России и Росморречфлота.

Премия «За исключительную храбрость на море» была учреждена в Международной морской организации ИМО в 2007 году, чтобы отметить лучшие спасательные операции.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

ПО АРКТИЧЕСКОМУ НАПРАВЛЕНИЮ

В ГУМРФ впервые прошла Международная конференция «Арктика. Морская транспортировка грузов: проблемы и решения-2021»

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова состоялась Международная конференция «Арктика. Морская транспортировка грузов: проблемы и решения-2021» (International Conference «Arctic: Marine Transportation Challenges-2021»). Она прошла при поддержке Российского морского регистра судоходства, ПАО «Совкомфлот», ФГБУ «Администрация Севморпути», Арктического и Антарктического научно-исследовательского института, с участием руководителей Всемирного морского университета и Международной ассоциации морских университетов.

Научная конференция по арктическому направлению в университете проводилась впервые, тем более значим широкий интерес к ней. Мероприятие прошло в смешанном формате. Участие приняли как представители производственных предприятий морской отрасли, так и крупнейших научных и образовательных организаций России; иностранные участники представили Норвегию, Финляндию, США, Швецию, Японию, Китай.

Программа конференции включала пленарное заседание и три тематические секции: Арктическое судоходство: безопасность, окружающая среда и правовое регулирование; Инновационные технологии для полярного судоходства: исследования и разработ-

ки; Развитие морских портов в Арктике. С приветственным словом от имени ректора университета Сергея Барышникова выступила проректор по научной и инновационной деятельности Татьяна Пантина, которая определила направления работы конференции и рассказала о нише, которую уже много лет традиционно занимает университет в арктических исследованиях, — это большой комплекс проблем и вопросов, связанный с морской арктической транспортировкой грузов.

С приветственным словом к участникам обратились: Клеопатра Думбия-Генри, президент Всемирного морского университета, Такеши Накадзава, исполнительный директор Международной ассоциации морских университетов, Александр Макаров, директор ГНЦ РФ «Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт». В своих выступлениях они подчеркнули важность решения задач, которые возникают в процессе развития Арктического региона, говорили о кооперации и сотрудничестве с университетом.

Тематика пленарных докладов включала в себя вопросы судоходства, судостроения, портовой деятельности, подготовки кадров для работы в Арктике. Модератором пленарного заседания выступил проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плава-

тельной практикой ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Александр Горобцов, который также рассказал об опыте университета в подготовке кадров для арктического судоходства.

С докладами выступили Николай Монько, исполняющий обязанности руководителя администрации Северного морского пути (СМП), Александр Андреев, советник генерального директора ПАО «Совкомфлот», Ашок Пандей, доцент Морской академии штата Массачусетс, Гао Тяньмин, директор и главный эксперт Центра исследований синей экономики Арктики Харбинского инженерного университета, Пентти Куяла, заместитель декана инженерной школы Университета Аалто, Максим Бойко, начальник отдела технологий морской транспортировки и хранения сжиженного природного газа Российского морского регистра судоходства, Михаил Григорьев, директор ООО «Гекон», и другие. По результатам работы конференции будет издан сборник научных статей, индексируемый в Scopus.

Международная конференция «Арктика. Морская транспортировка грузов: проблемы и решения» на базе ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова должна стать ежегодным мероприятием, площадкой для кооперации отраслевых производственных, образовательных и научных организаций.

ПОДГОТОВКА КАДРОВ

СООТВЕТСТВУЮТ КОНВЕНЦИИ ПДНВ

Полномочия ГУМРФ в области подготовки членов экипажей морских судов продлены на пять лет.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова заключил с Министерством транспорта Российской Федерации соглашение о наделении полномочиями по подготовке членов экипажей морских судов. Срок его действия — 5 лет.

Соглашение означает признание подготовки членов экипажей морских судов, проводимой в университете, требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломирова-

нии моряков и несении вахты от 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ) и Положения о дипломировании членов экипажей морских судов, действующего в Российской Федерации. Проверка комиссией Минтранса России прошла в первой половине 2021 года и подтвердила соответствие высшего, среднего профессионального, дополнительного профессионального образования и профессионального

обучения положениям Конвенции ПДНВ.

В ходе проверки особое внимание было уделено уровню тренажерной подготовки, содержательности и эффективности системы практической подготовки, достаточности и квалификации преподавательского состава для проведения обучения, технической и учебно-методической оснащенности учебных и учебно-производственных лабораторий.

ПО КОДЕКСУ МГТ



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

ГОТОВИТЬ
НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

ГУМРФ выдвинул предложения по формированию Консорциума МГТ-компетенций.

Директор Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Айзинов выступил на V Конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы» с рядом предложений для реализации кадрового обеспечения внедрения в России требований Международного кодекса по эксплуатации судов, использующих газ в качестве топлива, в том числе по формированию Консорциума МГТ-компетенций.

Сергей Айзинов представил доклад о подготовке специалистов для работы на судах, перевозящих и использующих СПГ в качестве топлива. Он рассказал об успешном опыте разработки и реализации различных программ на новой тренажерной базе для отработки необходимых навыков в соответствии с требованиями Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки (Кодекс МГТ/IGFCode), нового Раздела A-V/3 Кодекса ПДНВ и рекомендаций ИМО.

Критическими аспектами внедрения требований Кодекса МГТ в Российской Федерации директор Института ДПО назвал в своем докладе кадровое обеспечение морских образовательных организаций и нормативно-правовое обеспечение дипломирования плавающего состава, организацию освидетельствования учебно-тренажерных центров по новым видам подготовки. Сергей Айзинов отметил необходимость опережающей подготовки инструкторов, преподавателей вузов по Кодексу МГТ, для чего целесообразно сформировать Консорциум МГТ-компетенций, объединив усилия предприятий ОСК, проектных организаций, владельцев СПГ-технологий, судовладельцев и вузов для решения этой задачи.

При поддержке Российского морского регистра судоходства университет модернизировал

материально-техническую базу, актуализировал методическую для подготовки специалистов по Кодексу МГТ и принимает слушателей по программам начальной и расширенной подготовки для работы на судах, подпадающих под действие кодекса МГТ. Тренажерный комплекс по Кодексу МГТ ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова включает специализированный класс по изучению специфики технической эксплуатации судов, использующих газ в качестве топлива и двухтопливных двигателей, тренажерный модуль по привитию практических навыков по газовой бункеровке, а также тренажер по борьбе с газовыми пожарами. Первыми клиентами «Макаровки» по новым программам стали ПАО «Газпромнефть» и Российский морской регистр судоходства.

Сергей Айзинов подчеркнул, что обучение по программам доступно в очно-заочной форме. Теоретическая часть курса проходит в дистанционном формате вебинаров или на платформе дистанционного обучения «Фарватер», практическая (использование приборов газового анализа, оборудование безопасности и защитных устройств, тушение газовых пожаров и работа на тренажере бункеровочных операций) — в очной.

Новый тренажерный комплекс предназначен для подготовки курсантов плавательных специальностей и повышения квалификации экипажей судов, работающих на газомоторном топливе.

Рабочие программы созданы на основе примерных, разработанных Морским УТЦ Института ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова совместно с УТЦ СКФ и Государственным морским университетом имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, с учетом рекомендаций типовых курсов ИМО и требований Раздела A-V/3 Кодекса ПДНВ, и согласованы Росморречфлотом.



Фото ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова



АНТАРКТИКА

ПОПУТНО-ОКЕАНОЛОГИЧЕСКИЕ
И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ИЗМЕРЕНИЯ

Фото Е. Анисимовой, предоставлено пресс-службой ААНИИ

67-я Российская антарктическая экспедиция отправилась в Антарктику на НЭС «Академик Федоров».

В Антарктику из порта Санкт-Петербург отправились участники 67-й Российской антарктической экспедиции. В составе экспедиции — 25 сотрудников сезонного состава, 38 — зимовочного и 3 человека из авиаотряда. В рамках экспедиции будет про-

должен комплексный мониторинг природной среды Антарктики на пяти российских антарктических станциях — Восток, Мирный, Новолазаревская, Прогресс, Беллинсгаузен и на сезонных полевых базах — Оазис Бангера, Молодежная, Дружная-4 и Русская.

Научная программа включает исследования в приземной, свободной и верхней атмосфере, криосфере, биосфере, магнитосфере, ионосфере, озоносфере, гидросфере и литосфере южной полярной области. Во время рейса будут выполняться попутные океано-

логические и метеорологические измерения с бортов НЭС «Академик Федоров», НЭС «Академик Трешников» Росгидромета и НИС «Академик Мстислав Келдыш» Российской академии наук. В районах станций Восток, Новолазаревская и Беллинсгаузен будет проведен гляциологический мониторинг поверхностного баланса массы, температурного режима и изотопного состава снежной толщи, определение строения, геологической эволюции и потенциальных минеральных ресурсов антарктической литосферы.

В исследованиях примут участие представители 32 российских научно-исследовательских, образовательных, проектных и других организаций. В рамках 67-й РАЭ сохранятся направления совместной деятельности с экспедициями Республики Беларусь, Польши, США, а также сотрудничество по авиационной сети ДРОМЛАН.

«Помимо научной программы и логистических задач 67-й РАЭ есть не менее важные — подготовка к строительству нового зимовочного комплекса станции Восток, который сейчас перевозится в Антарктиду на нескольких судах,

ремонтно-восстановительные работы на станции Мирный и подготовительные работы на сезонной базе Русская. Особое внимание при подготовке экспедиции мы уделили противоковидным мероприятиям, чтобы не допустить попадания вируса на континент. Адаптировали работы и логистику, все участники и члены команды привиты. Сезонные работы все еще не такие масштабные, как раньше, но активность в Антарктике восстанавливается, это радует», — отметил директор ААНИИ Александр Макаров.

В ходе рейса научно-экспедиционное судно «Академик Федоров» произведет смену зимовочного состава 66-й/67-й РАЭ, обеспечит сезонные работы, доставку грузов, оборудования и продовольствия на российские станции Прогресс, Восток, Мирный, Новолазаревская и на сезонные полевые базы Оазис Бангера и Молодежная.

Рейс «Академика Федорова» продлится 215 суток и пройдет в трех океанах — Атлантическом, Индийском и Южном. Возвращение судна в Петербург запланировано к началу июня 2022 года.

АРКТИКА



Фото Amy Richman, предоставлено пресс-службой ААНИИ

НЕ АТМОСФЕРА, А ОКЕАН

Завершилась российско-американская экспедиция NABOS-2021 на НЭС «Академик Трешников».

С прибытием научно-экспедиционного судна «Академик Трешников» в порт Киркенес завершилась 13-я экспедиция NABOS-2021. Комплексные исследования механизмов изменчивости ледяного

покрова, морских вод и атмосферы в условиях изменения климата проводили 27 ученых из России, США, Японии и Норвегии.

За 40 дней рейса была выполнена рабочая программа в море Лаптевых, Восточно-Сибирском

море, а также в прилегающих территориях глубоководной части Арктического бассейна Северного Ледовитого океана. Ученые ААНИИ отобрали более 9 тыс. проб воды и проанализировали их в лаборатории на борту судна.

Океанографические и гидрохимические данные, полученные в этом году, дополняют базу данных экспедиций NABOS с 2002 года. Одним из выводов по результатам их анализа является то, что океан становится определяющей силой в формировании климата Арктики, а ранее считалось, что главенствующая роль — у атмосферы.

«Океанское тепло постепенно поднимается к поверхности, что влечет за собой изменения гидрологического режима и в том числе химического состава океана. В контексте климата можно уже говорить о «новой Арктике». И самое очевидное изменение: с начала проекта, чтобы добраться до района исследований, использовали ледоколы, а сейчас достаточно судна ледового класса — это прямое следствие климатических изменений», — отметил начальник экспедиции Игорь Поляков.

За время рейса судно прошло 6 404 морские мили. Ученые выполнили 26 глубоководных, 64 подвесных и 13 мелководных океанографических станций, переустановили одну и установили девять притопленных автономных буйковых станций, совершили три высадки на лед.

Организаторами экспедиции являются Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт (ААНИИ) в сотрудничестве с Международным арктическим

научным центром Университета Аляски (IARC/UAF).

В экспедиции принимали участие: Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт; Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова, Россия; Международный арктический научный центр Университета Аляски, Фэрбенкс, США; Океанографический Институт Вудсхола, США; Университет Роуэна, США; Норвежский полярный институт, Норвегия; Датский технический университет, Дания; Токийский университет, Япония; Технологический институт Китами, Япония; Японское агентство морской науки и техники, Йокосуки, Япония.

NABOS [Nansen and Amundsen Basins Observational System] — российско-американский проект по проведению длительного мониторинга состояния арктических вод. Соорганизаторами выступают ААНИИ и Университет Аляски (Фэрбенкс, США).

В рамках проекта, начиная с 2002 года, ежегодно организуются полномасштабные экспедиции в Северном Ледовитом океане и окраинных морях, по результатам которых опубликовано более 120 научных работ. В 2008 году проект включен в число приоритетных совместных российско-американских научных проектов в Арктике.