

15 ДЕКАБРЯ 2020 года №12 (13018)

Выходит один раз в месяц

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

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА



ИМПУЛЬС ДЛЯ РАЗРЕШЕНИЯ КРИЗИСА



СУДОЗАХОДЫ И ЛОКДАУН



В НИЖНЕМ ПОБИЛИ РЕКОРД CTP. 10

АВТОНОМНОМУ СУДОХОДСТВУ — ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ

Опубликовано правительственное постановление о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов.

жсперимент по опытной эксплуатации автономных судов под флагом Российской Федерации пройдет с 10 декабря 2020 по 31 декабря 2025 года.

Согласно документу, участие в эксперименте принимают автономные суда под российским флагом в 11 регионах: Краснодарском, Приморском, Хабаровском краях, Астраханской, Калининградской, Магаданской, Ленинградской, Мурманской, Ростовской и Сахалинской областях, а также в Санкт-Петербурге.

Цели и задачи эксперимента: апробирование на практике систем и процессов автоматического и дистанционного управления автономным; определение эффективности работы системы; отработка технических решений; подтверждение возможности эксплуатации автономного судна в назначенных районах.

Как сообщалось ранее, президент России Владимир Путин призвал как можно быстрее и качественнее утвердить нормативноправовую базу для автономного судоходства.



НА ПУТИ К НОВЫМ РЕШЕНИЯМ

Для эффективного развития водного транспорта в России требуется разрешить накопившиеся за десятилетия проблемы.

а реке этому будет способствовать новый нацпроект по развитию внутреннего водного транспорта, на море — создание привлекательных условий для работы отечественных судовладельцев и использования российского флага. О новых решениях на фоне кризиса, вызванного пандемией, руководство отрасли и бизнесмены говорили в ходе традиционной «Транспортной недели».

HA PEKE

На реке весь комплекс проблем вытекает из несовершенств инфраструктуры, на которые накладываются остальные проблемы, начиная с маловодности, перекосов тарифной политики, старения и выбытия флота и заканчивая COVID...

Достижение проектных глубин, расшивка узких мест на внутренних водных путях позволят оказывать конкурентные услуги и грузовладельцам, и туристам. Уйдут в прошлое недогруз, ожидание шлюзования, отток грузов с реки, вынужденная смена маршрутов.

Завершение периода неэффективной работы судов позволит прирастить объемы транспортной работы и ускорить процесс

обновления флота, ведь для принятия судостроительных решений необходимо понимание условий судоходства на длительный, не менее 10–15 лет, период. Наконец-то остановится деградация речных портов...

Именно поэтому первый из федеральных проектов, входящих в состав разрабатываемого Национального проекта по развитию внутреннего водного транспорта,— «Развитие сети внутренних водных путей». Второй — «Развитие грузовых и пассажирских перевозок внутренним водным транспортом и их инфраструктуры», третий — «Повышение уровня безопасности и экологичности внутреннего водного транспорта».

Для справки. Президентом России В. В. Путиным по итогам расширенного заседания президиума Государственного Совета 28 сентября 2020 года было дано поручение рассмотреть вопрос о разработке отдельного национального проекта, направленного на развитие внутреннего водного транспорта и о финансовом обеспечении содержания внутренних водных путей. В нацпроекте должны быть предусмотрены мероприятия по ликвидации лимитирующих участ-

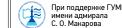
ков, в том числе на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации.

Как рассказал в ходе «Транспортной недели-2020» в Москве руководитель Росморречфлота Александр Пошивай, в результате реализации нацпроекта не должно остаться участков внутренних водных путей с ограничением пропускной способности или не удовлетворяющих потребностям перевозок, объем перевозок грузов по внутренним водным путям (ВВП) России к 2030 году планируется увеличить в 1,7 раза — до 200 млн тонн в год.

Впрочем, все это — пока только планы и ожидания. В настоящее время содержание внутренних водных путей финансируется ниже нормативов, проект Нижегородского гидроузла притормозился, а проект Багаевского гидроузла подорожал. Так, по словам главы Росморречфлота, «выход на нормативное финансирование содержание внутренних водных путей планируется лишь в 2023 году и то при условии, что все будет идти так, как задумано». Предварительно скорректированная стоимость строительства Багаевского гидроузла составляет уже 29 млрд руб., а заключение Главгосэкспертизы по этому проекту ожидается лишь в феврале следующего года. Решения проблемы низкой водности в Нижегородской области на сегодня нет: все проекты в стадии длительного обсуждения.

В части флота на ВВП тоже не все просто. Хотя меры господдержки, такие как субсидирование части процентных ставок по кредитным и лизинговым платежам, а также судовой утилизационный грант дали ощутимый положительный эффект, проблема с обновлением флота внутреннего водного транспорта все еще стоит очень остро. Так, по оценкам Росморречфлота, минимальная потребность в новом флоте внутреннего водного транспорта составляет порядка 900 судов к 2030 году. В том числе необходимо строительство 680-700 грузовых судов (включая минимум 300 самоходных), 40-45 пассажирских, 175 судов технического флота. Сейчас средний возврат судов внутреннего водного транспорта составляет более 40 лет. Количество годных к эксплуатации судов — немногим более 23 тыс. ед.

Окончание на стр. 2





РЕЗОЛЮЦИЯ ООН

ИМПУЛЬС ДЛЯ РАЗРЕШЕНИЯ КРИЗИСА

ИМО приветствует резолюцию ООН, призывающую страны предоставить морякам статус ключевых работников.

Ренеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций призвала государства-члены ООН присвоить морякам и персоналу отрасли судоходства статус ключевых работников и принять соответствующие меры, чтобы позволить морякам, оказавшимся в затруднительном положении, репатриироваться или присоединиться к судам, а также обеспечить им беспрепятственный доступ к медицинской помощи.

В принятой резолюции о международном сотрудничестве для решения проблем, с которыми моряки сталкиваются в результате пандемии COVID-19, для поддержки международных морских перевозок Организация Объединенных Наций признает необходимость срочных и конкретных ответных мер всех заинтересованных сторон, включая частный сектор, чтобы разрешить ситуацию, в которой моряки не могут вернуться домой или не могут попасть на борт судов из-за национальных ограничений на свободное передвижение, введенных по всему миру в результате пандемии.

В резолюции также содержится призыв к правительствам и соответствующим заинтересованным сторонам внедрить признанные ИМО протоколы для обеспечения безопасной смены экипажей судов и передвижения во время пандемии COVID-19, тем самым позволяя морякам, оказавшимся в затруднительном положении, репатриироваться, а другим лицам присоединяться к судам, принимая во внимание важные профилактические меры, принятые государством порта против COVID-19.

Приветствуя принятие резолюции, генеральный секретарь Международной морской организации (ИМО) Китак Лим сказал: «К сожалению, сотни тысяч моряков, которые имеют жизненно важное значение для поддержания цепочек поставок, остаются в море на месяцы сверх установленного срока. Это вызывает сильнейшее напряжение, усталость и истощение и является непосильным. Я надеюсь, что этот призыв к действию даст положительный импульс для разрешения кризиса смены экипажа».

ПРОГНОЗЫ

НАДЕЖДЫ НА ГОД НАСТУПАЮЩИЙ

«Совкомфлот» ожидает оживления мировой торговли в 2021 году.

живление в мировой торговле и морских перевозках ожидается в 2021 году по мере снятия ограничительных мер, принятых для борьбы с распространением коронавирусной инфекции. Такое мнение в ходе «Транспортной недели» в Москве высказал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. «Рынок ждет снятия ограничений, наверное, это произойдет в следующем году», — сказал глава судоходной компании.

Кроме того, Игорь Тонковидов отметил, что на рынок влияет не только пандемия, но и рост регуляторного давления на морскую отрасль со стороны международных институтов в части снижения вредных выбросов с судов.

«Сегодня у судоходной отрасли нет окончательного понимания, какие способы и методы позволят обеспечить соответствие целям Международной морской организации по снижению выбросов до 2050 года»,— сказал Игорь Тонковидов. При этом он отметил, что в среднесрочной перспективе на рынке не появится полноценных альтернатив сжиженному природному газу как топливу.

Со своей стороны, «Совкомфлот» активно способствует развитию инфраструктуры и рынка СПГ-бункеровки.

Руководитель компании также отметил, что в условиях пандемии существенной проблемой стала смена экипажей судов. По словам Игоря Тонковидова, рекомендации ИМО о предоставлении морякам «зеленого коридора» часто не выполняются, власти на местах предъявляют к морякам дополнительные требования. По мнению главы «Совкомфлота», требуются единые механизмы репатриации моряков как на мировом, так и на региональном и национальном уровнях, заблаговременная подготовка соответствующих административных решений.

ПРОВОЖАЕМ 2020 ГОД

Завершается этот тяжелый непредсказуемый 2020 год. Пандемия COVID-19 внесла коррективы во все сферы нашей жизни, изменились условия работыфлота, портов и верфей, ускорилось внедрение цифровых технологий. И, преодолевая трудности, мы становились сильнее и опытнее.

¬ ольше всего в уходящем году пострадал сегмент пассажирских и круизных перевозок. Значительное снижение пассажиропотокаотмечено во всех бассейнах внутренних водных путей (ВВП), однако по некоторым бассейнам ситуация была почти катастрофичной. Так в Московской области в навигацию-2020 снижение пассажирских перевозок на реках составило 30%, в Камском бассейне — почти 50%, в Хабаровском крае — 26%, в Азово-Донском бассейне — 36%, а на Волго-Балте — более чем вчетверо. На море снижение пассажирских перевозок в целом, по оценкам Минтранса, составило около 30%. Однако многие морские пассажирские терминалы страны в этом году не приняли ни одного круизного судна с туристами.

Много забот судовладельцам принесли вопросы смены экипажей судов, ведь не каждый порт принимал в этом году моряков, несмотря на рекомендации ИМО о предоставлении им «зеленого коридора». Пандемия выявила острую необходимость выработки Правительствамиединыхподходов как на международном, так и на национальном уровнях по обеспечению беспрепятственной репатриации моряков.

Замедление мировой экономики сказалось на работе отечественного портового комплекса. Впервые за много лет грузооборот морских портов России снизился почти на 3%. Грузоперевозки по ВВП в целом не имели такой негативной динамики, напротив, в отдельных бассейнах грузов перевезли больше, чем годом ранее. К примеру, в Азово-Донском бассейне в 2020 году объем перевозки грузов вырос на 7,6%, в Камском бассейне — вырос на 1%, а вот на Волго-Балте, напротив, сократился на 4%.

Верфи в 2020 году продолжили строительство флота в хорошем темпе, набранном за счет предыдущих лет. В сегменте река-море завершено строительство нескольких десятков судов, а также построено и введено в эксплуатацию новое большое круизное судно «Мустай Карим». В морском сегменте самыми знаковыми стали новости о завершении двух долгостроев: передан заказчику новый атомный ледокол «Арктика» и самый мощный дизельэлектрический ледокол «Виктор Черномырдин». Но, по оценкам экспертов, падение в сфере судостроения следует ожидать в 2021 и даже 2022 годах, ведь число новых заказов уже значительно сократилось.

Под конец уходящего года речной

транспорт снова оказался в фокусе внимания. Президент России Владимир Путин поддержал идею разработки отдельного нацпроекта «Развитие внутреннего водного транспорта». Работы по созданию этого нацпроекта и его реализации предстоит очень много. Но есть надежда, что это наконец позволит вывести отечественное речное судоходство на достойный уровень, что, несомненно, снизит нагрузку на окружающую среду, разгрузит авто- и железные дороги и придаст дополнительный импульс для развития смежных отраслей промышленности — судостроения, машиностроения, обрабатывающих и добывающих производств.

Давать прогнозы на 2021 год пока не будем; вспомним, сколь немногие прогнозы на 2020 год оправдались. Попробуем просто пожелать судоходному сегменту российской экономики выгодных долгосрочных контрактов, низких цен на топливо и высоких фрахтовых ставок, комфортного сбалансированного законодательства и безопасного судоходства!

А самое главное — всем читателям газеты «Водный транспорт» крепкого здоровья и удачи в Новом 2021 году! Редакция газеты

«Водный транспорт»

НА ПУТИ К НОВЫМ РЕШЕНИЯМ

Начало на стр. 1

HA MOPE

Непростая ситуация складывается и на морском транспорте. Главные проблемы здесь — все те же сложности со строительством флота на отечественных верфях под российский флаг, последствия пандемии в форме трудностей со сменой экипажа, резкого падения пассажироперевозок, а также необходимости финансирования морских портовых проектов в местах с низкой инвестиционной привлекательностью. Кроме того, рост грузопотока по Севморпути может привести к дефициту ледокольного флота.

В настоящее время доля российских внешнеторговых грузов, перевозимых судами под российским флагом, ничтожно мала (менее 2%) по отношению к общему объему грузооборота российских портов. В то время как в советское время нормальной считалась доля в 40%. Так, по мнению президента Российской палаты судоходства Алексея Клявина, эту долю необходимо довести хотя бы до 10–15%. Но для этого потребуется приложить усилия для создания благоприятных условий судам под отечественным флагом.

«У нас много избыточных дублирующих и дополнительных требований российского законодательства, которые реально мешают судовладельцам работать, по существу, мы вынуждены работать в неконкурентной среде, — пояснил Алексей Клявин. — Приходится констатировать, что у нас иностранным судам предоставляется более благоприятный режим, чем российским, и это факт... Необходимо предусмотреть серьезные стимулирующие меры и мотивацию, а также устранить избыточные требования законодательства». Важно про-

анализировать причины создавшейся ситуации и принять правильные решения на законодательном уровне. Алексей Клявин отметил необходимость продолжить работу по преодолению последствий пандемии COVID-19 на морском и внутреннем водном транспорте, обратив особое внимание на создание условий для повышения конкурентоспособности флота под российским флагом.

Также президент Российской палаты судоходства считает важным незамедлительно решить вопросы смены экипажей морских судов и продлить меры по поддержке круизных перевозчиков как наиболее пострадавших в период пандемии.

Действительно, проблема смены экипажей морских судов стоит крайне остро. Так, по словам генерального директора ПАО «Совкомфлот» Игоря Тонковидова, рекомендации Международной морской организации о предоставлении морякам «зеленого коридора» часто не выполняются, власти на местах предъявляют к морякам дополнительные требования. По мнению главы «Совкомфлота», требуются единые механизмы репатриации моряков как на мировом, так и на региональном и национальном уровнях, заблаговременная подготовка соответствующих административных решений.

Переходя к теме развития морской портовой инфраструктуры, участники «Транспортной недели» подняли проблему финансирования портовых проектов в отдаленных населенных пунктах, не обладающих достаточной привлекательностью для частных инвестиций. С этой целью с 2021 года в морских пор-



тах предполагается взимать инвестиционный сбор. Минтранс обещает, что новый сбор «практически не повлияет ни на судовладельцев, ни на привлекательность российских портов». Как прокомментировал заместитель министра транспорта Юрий Цветков, «средства, которые мы соберем, мы направим на решение федеральных задач под строгим контролем федеральных служб».

ожидания

Подводя итог, можно сказать, что ситуация в сфере водного транспорта России остается непростой и усугубляется последствиями пандемии.

От нового нацпроекта компании речного сегмента ожидают не только развития инфраструктуры ВВП, но и действенных мер, стимулирующих рост транзитных и экспортных перевозок, развития внутреннего и въездного туризма, а также цифровизации услуг и сервисов внутреннего водного транспорта.

Наиболее пострадавший пассажирский сегмент речных перевозок надеется на продление государственных мер поддержки отрасли. А руководители морских круизных терминалов заявляют о невозможности выбраться из кризиса без поддержки государства.

АВТОНОМНОЕ СУДОВОЖДЕНИЕ

ОДИН ЭКИПАЖ НА КАРАВАН

ФГУП «Росморпорт» проводит испытания по проекту безэкипажного судовождения.

ГУП «Росморпорт» начало испытания оборудования для безэкипажного судовождения. Проект реализуется при поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации при участии Министерства транспорта Российской Федерации и Российского морского регистра судоходства.

В прошлом году для отработки технологий безэкипажного судовождения в рамках проекта по внедрению безэкипажного судовождения Отраслевого центра «Маринет» Национальной технологической инициативы «Росморпорт» выделил под испытания связку судов в составе дноуглубительного каравана. На земснаряде «Редут» установлен пульт дистанционного управления грунтоотвозной шаландой «Рабочая», с которого будет осуществляться контроль и управление шаландой. Специальная аппаратура в составе единой базовой технологической платформы установлено и на шаланде.

Натурные испытания начали в ноябре. Тестирование проходит в Керченском проливе в районе порта Кавказ под общим руководством рабочей группы отраслевого центра «Маринет». Расстояние от района дноуглубительных работ до морского отвала составляет около 30 км. Это расстояние и планируется проходить шаланде в режимах дистанционного или автоматического управления.

В настоящее время на судах дноуглубительного каравана выполняются работы по проверке способности установленной аппаратуры получать и транслировать информацию об окружающей

обстановке и параметрах судна; взаимодействия между установленной на «Рабочей» аппаратурой и дистанционным пультом управления, смонтированном на земснаряде «Редут»; выполнения заложенных алгоритмов дистанционного и автоматического управления; отработке под наблюдением экипажа режима автоматического и дистанционного управления судном на основе утвержденных сценариев.

Предприятие рассчитывает, что в дальнейшем один экипаж на головном судне — земснаряде, сможет одновременно вести управление сразу всеми судами каравана. Это позволит оптимизировать число персонала на судах и улучшить координацию их работы. В случае успешного завершения пилотного проекта дистанционное и автоматическое управление судами дноуглубительного каравана можно будет считать вкладом ФГУП «Росморпорт» в инновационное развитие мирового судоходства.

Внедрение беспилотных технологий, по мнению большинства

экспертов отрасли, позволит значительно повысить безопасность и экологичность морских перевозок и работ с одновременным уменьшением эксплуатационных затрат. Автоматическое и дистанционное управление также поможет сократить влияние человеческого фактора, что, с точки зрения предприятия, повысит безопасность судоходства.

Применение высокотехнологичного оборудования, новых условий выполнения задач в море потребует проведения дополнительного обучения экипажей судов и поспособствует еще большей привлекательности профессии моряка.

ФГУП «Росморпорт» в перспективе рассматривает возможность применения дистанционной лоцманской проводки, использования автономных рабочих катеров и внедрения других современных технологий. Так, например, предприятие заинтересовано в продолжении тестирования беспилотных летательных аппаратов, способных вести в сложных морских условиях разведку ледовой обстановки.



РОССИЯ — КОРЕЯ

«ПОСТКОВИДНОЙ» ЭРЕ — НОВЫЕ СФЕРЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Российские программные продукты могут быть востребованы у корейских партнеров.

Пенеральный директор ОСК, председатель Российско-Южнокорейского делового совета Алексей Рахманов пригласил корейских коллег включиться в работу по развитию направления безэкипажного судовождения в ходе Второго Российскокорейский инвестиционного форума в сфере информационно-коммуникационных технологий.

В мероприятии приняли участие заместитель министра торговли, промышленности и энергетики Республики Корея Пак Ки Енг, бывший посол Республики Корея в Москве У Юн Гын, главы российской дипломатической миссии и торгпредства в Корее, а также представители деловых советов и ведущих технологических компаний двух стран. Организаторами выступили деловые советы России и Республики Корея и ассоциация «Руссофт». Форум был приурочен к 30-летию установления дипломатических отношений России и Республики Корея.

В своем выступлении на форуме Алексей Рахманов подчеркнул, что сам формат встречи в условиях существующих ограничений был бы невозможен без развитых цифровых инструментов.

«Российский сегмент рынка информационных технологий по итогам прошлого года вырос на 7% и оценивался в 25 млрд долларов — что сопоставимо с общим объемом товарооборота между Россией и Республикой Корея в 2019 году», — отметил глава ОСК. При этом, по его мнению, российские компании обладают программными продуктами, которые могли бы быть востребованы у корейских партнеров.

Также Алексей Рахманов указал на реализацию единой политики цифровой трансформации в ОСК: «Сейчас мы формируем общее пространство передачи информации между проектантами и строителями заказа. Это повысит производительность труда и в целом эффективность наших бизнес-процессов»,— заявил глава

Объединенной судостроительной корпорации.

Отдельное внимание Алексей Рахманов обратил на условия, созданные в России для развития технологий безэкипажного судовождения. «Наша страна одной из первых выделила специальные участки морских и речных акваторий, которые позволяют проводить испытания безэкипажных судов. И я приглашаю наших коллег из Республики Корея присоединиться к этой общей работе и приступить к реальным испытаниям беспилотников в России», — сказал генеральный директор ОСК. В свою очередь, заместитель министра торговли, промышленности и энергетики Республики Корея Пак Ки Енг отметил, что за прошедшие годы двум странам удалось нарастить взаимовыгодное сотрудничество в автомобильной промышленности и судостроении, а в «постковидную» эпоху нашим странам нужно укреплять взаимодействие и в таких новых сферах, как цифровизация, ИКТ, новые материалы. PC

УПРАВЛЯТЬ КИБЕРРИСКАМИ

Руководство по кибербезопасности, подготовленное PC, вступит в силу с 1 января 2021 года.



Российский морской регистр судоходства выпустил Руководство по кибербезопасности. Документ содержит рекомендации по проектированию, изготовлению, обслуживанию и испытаниям судовых компьютеризированных систем. Его положения будут применяться на этапах проектирования и строительства судов, контракты на постройку которых будут заключены с момента вступления руководства в силу.

Также оно содержит требования по контролю обеспечения кибербезопасности судна в эксплуатации. В частности, новые требования предусматривают необходимость организовать управление киберрисками в системах управления безопасностью (СУБ) не позднее, чем во время первой ежегодной проверки документа о соответствии компании после 1 января 2021 года.

Руководство стало результатом деятельности специализированной рабочей группы по кибербезопасности, которая была создана в РС в мае 2020 года. Совместно со специалистами РС в работе над

ним приняли участие представители компаний «Газпром флот», «Совкомфлот», «Кронштадт Технологии», «Навис», «Феникс Контакт РУС», «Вяртсиля Цифровые Технологии» и АВВ.

В основу нового документа легли требования резолюции ИМО MSC.428(98), положения циркуляра ИМО MSC-FAL.1/Circ.3 «Руководящие указания по управлению киберрисками», Рекомендации МАКО № 166 — Recommendation on Cyber Resilience. Проект включил также предложения членов рабочей группы, совмещающие интересы всех сторон — компанийразработчиков судовых систем, судоходных компаний и классификационного общества.

«Сегодня в сфере морского транспорта все активнее идет процесс цифровизации: развивается электронная навигация, автоматизируются процессы управления, программные продукты внедряются практически во все судовые системы — связи, обработки и управления грузом, управления судном, судовой пропульсивной установкой, энергопитанием и т.д. Разработка нового руководства направлена на снижение уязвимости судов от кибератак, действия вредоносного ПО и, как следствие, повышение безопасности судоходства», — отметил начальник отдела электрического оборудования и автоматизации, руководитель рабочей группы по кибербезопасности Владимир Викулин.

ОЦЕНИТЬ И ВЕРИФИЦИРОВАТЬ ВЫБРОСЫ

PC внедрил услугу по оценке выбросов CO₂.

Российский морской регистр судоходства внедрил услугу по выполнению оценки планов мониторинга и верификации отчетов о выбросах СО₂ с морских судов. Услуга предоставляется в соответствии с Правилом (ЕС) 2015/757, которое устанавливает обязательные требования Евросоюза по оценке планов мониторинга и верификации отчетов о выбросах СО₂ с морских судов и направлено на сокращение воздействия морского судоходства на окружающую среду.

Действие правила распространяется на суда вместимостью свыше 5000 GT, которые совершают рейсы в порт или из порта Европейской экономической зоны (ЕЭЗ), включая рейсы между портами ЕЭЗ. Отсутствие на борту морского судна документов по оценке планов мониторинга и верификации отчетов о выбросах CO_2 приведет к его задержанию портовыми властями. До устранения этих несоответствий судно не сможет зайти ни в один из портов ЕЭЗ.

Оценка планов мониторинга и верификации отчетов о выбросах ${\rm CO_2}$ с морских судов востребована в первую очередь судовладельцами, которые эксплуати-

руют суда под флагами морских администраций, заключивших соглашения с РС как с признанной организацией.

«Специальная подготовка наших аудиторов в области менеджмента измерений и систем управления потоками данных, а также опыт реализации нетиповых проектов, связанных с необходимостью быстрого освоения больших объемов требований, например, освидетельствования систем управления движением судов, освидетельствования по Международной конвенции ПДНВ, разработки проектов корпоративных систем управления безопасностью, позволяют Регистру выполнять данную услугу максимально эффективно», — отметил руководитель отдела освидетельствования и сертификации систем менеджмента, организации сертификации продукции Антон Виноградов.

Компетенции РС в области оценки планов мониторинга и верификации отчетов о выбросах CO_2 с морских судов подтверждены на основании аудита, по итогам которого РС включен в реестр аккредитованных организаций DANAK (номер аккредитации 01–7510).



ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ

«МОРСКАЯ» С МОДУЛЬНЫМ КОРПУСОМ

На Онежском ССЗ состоялась техническая приемка самоходной грунтоотвозной шаланды для Росморпорта.

а АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» состоялась техническая приемка самоходной грунтоотвозной шаланды «Морская», построенной по заказу ФГУП «Росморпорт». Технической приемке предшествовало успешное завершение ходовых испытаний судна, в ходе которых комиссией было проверено рабочее состояние оборудования, а также основные эксплуатационные характеристики, функционирование средств автоматизации, навигации и связи. Судно показало полную готовность к работе и хорошие характеристики.

Построенная на ОССЗ самоходная двухвинтовая грунтоотвозная шаланда класса КМ (*) Icel R3-RSN AUT3 Норрег «Морская» предназначена для транспортировки грунта от земснарядов к местам выгрузки при производстве дноуглубительных работ для работы в составе земкараванов с черпаковыми или рефулерными земснарядами.

На ОССЗ ранее было построено два однотипных судна с объемом трюма 600 куб. м — шаланды «Трудовая» и «Сильная». Еще одно судно — шаланда «Рабочая» с объемом трюма 900 куб. м.

При строительстве судов в максимальной степени использовалось оборудование российского производства и стран Таможенного союза. Пропульсивный комплекс судна собран в России.

Судно имеет корпус модульного построения и упрощенные обводы, а также главную энергетическую установку контейнерного типа. Модульный метод построения корпуса судна позволил иметь упрощенную форму обводов



корпуса (уменьшились затраты при строительстве), а кроме того, возможность врезки дополнительного отсека и размещение машинного отделения на верхней палубе.

Шаланда оборудована днищевой системой раскрытия корпуса. Главные двигатели размещены в кормовой части судна в защитных кожухах, позволяющих оперативно обслуживать и производить агрегатную замену механизмов. Винторулевые колонки размещены снаружи корпуса и имеют возможность регулировать заглубление винта и подъем винтов из воды для обслуживания и ремонта на плаву без докования судна.

Суда данного проекта предназначены для работы в бассейнах Черного, Каспийского и Балтийского морей. Порт приписки «Морской» — Новороссийск.

Основные размерения судна: длина наибольшая — 56,10 м, ширина наибольшая — 11,2 м, высота борта на мидельшпангоуте — 4,0 м, осадка по грузовую марку — 2,92 м, объем грузового трюма — 600 куб. м, полное водоизмещение — около 1690 тонн, скорость хода — около 8,2 узла, мощность главных двигателей — 2х470 кВт, мощность генераторов — 2х100,1х30, 1х32 кВт, экипаж — 3 чел.,

Автономность по запасам воды, провизии — 5 суток.

ΠΟ ΠΡΟΕΚΤΥ ROYAL IHC

«Лотос» приступил к строительству двух земснарядов проекта 93.159 с опережением контрактных сроков.

Напроизводственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта состоялась закладка двух земснарядов проекта 93.159. Работы выполняются в рамках заключенного контракта между судостроительным заводом «Лотос» и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на строительство четырех самоходных земснарядов для администраций Обь-Иртышского и Северо-Двинского бассейнов внутренних водных путей.

Эксплуатация судов данного типа возможна при температуре от минус 10 (без льда на воде) до 35 градусов тепла. Основные назначения земснаряда: дноуглубление на различных объектах, чистка русла рек и каналов от наносов, прокладка каналов.

Технический проект предоставлен компаний Royal IHC (Нидерланды). Рабочая конструкторская документация разрабатывается ООО «ГЦКБ «Речфлот».

Основные характеристики земснаряда проекта 93.159: длина корпуса — 50,00 м; ширина корпуса — 11,88 м; высота борта — 2,97 м; осадка средняя с полным запасом топлива —1,30 м; глубина выработки грунта максимальная — 10 м; глубина выработки грунта минимальная — 2,0 м; производительность земснаряда — 900 м³/час.

Как сообщалось ранее, закладка первых двух земснарядов (строительные номера 504,505) состоялась в сентябре этого года. В настоящее время ведутся работы по изготовлению секций и формированию корпуса на стапеле. Строительство ведется с опережением графика.

ЛЕДОСТОЙКАЯ ПЛАТФОРМА

С АЙСБЕРГА НА «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

«Адмиралтейские верфи» готовят спуск на воду ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс».

оржественная церемония спуска на воду ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс» в АО «Адмиралтейские верфи» запланирована на 18 декабря 2020 года.

Платформа «Северный полюс» заказана Росгидрометом. В задачи судна будет входить проведение океанографических, акустических, геофизических и геологических наблюдений в Северном Ледовитом океане.

Это научно-экспедиционное судно не имеет аналогов в мире. «Северный полюс» способен самостоятельно дрейфовать и передвигаться во льдах со скоростью до 10 узлов. Запас размещаемого на борту топлива позволит платформе автономно находиться в экспедиции до двух лет. Научный центр ЛСП оснащен современной лабораторией, средствами бесперебойной связи и рассчитан для одновременной работы 34 научных сотрудников. Также «Северный полюс» будет оснащен взлетнопосадочной площадкой для многоцелевых вертолетов типа Ми-8 и Ми-38.

Ледостойкая платформа «Северный полюс» возобновит традици-

онную работу дрейфующих станций в Арктическом регионе. Ранее для полярных экспедиций использовались айсберги. Ученые разбивали обитаемые станции прямо на ледниках. Впервые подобную высадку с последующей зимовкой провели советские специалисты в 1937 году. Экспедиция называлась «Северный полюс». Такое же название получила строящаяся на верфях ЛСП. Однако сегодня, в связи с таянием ледников, продолжительное нахождение и дрейф на них стали невозможными. Уникальная платформа, которую строит АО «Адмиралтейские верфи», позволит эффективно и безопасно выполнять широкий комплекс исследований в Северном Ледовитом океане.

Тактико-технические характеристики: длина платформы — 83,1 м, ширина — 22,5 м, осадка — 8,6 м, водоизмещение — более 10 000 тонн, мощность головного двигателя — 4 200 кВт, скорость — не менее 10 узлов; экипаж — 14 человек, научный персонал — 34 человека, класс ледового судна — КМ Arc5 [1] AUT1-C HELIDECK-F Special purpose ship.



ЛЕДОКОЛЫ

«ЧУКОТКУ» ЗАЛОЖАТ РАНЬШЕ

Балтийский завод заложит атомоход проекта 22220 «Чукотка» 18 декабря.

акладка серийного атомного ледокола проекта 22220 состоится на стапеле Балтийского завода в Санкт-Петербурге 18 декабря 2020 года.

Напомним, ранее глава госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев сообщал, что пятый ледокол серии ЛК-60 «Чукотка» планируется заложить в 2021 году.

По контракту с ФГУП «Атомфлот» Балтийский завод строит три атомных ледокола проекта 22220: «Сибирь» и «Урал». 26 мая состоялась церемония закладки четвертого по счету и третьего серийного атомного ледокола проекта 22220 (ЛК-60) мощностью 60 МВт «Якутия».

. Головной универсальный атомный делокол «Арктика» проекта 22220 передан ФГУП «Атомфлот» в Мурманске 21 октября 2020 года.

Всего в рамках концепции развития атомного ледокольного флота госкорпорации «Росатом» предполагается строительство пяти серийных ледоколов проекта 22220.

Ледоколы оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этих судов. Технический проект атомохода был разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек.

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 ледопроходимость — 2,8 м, полное водоизмещение — 33540 тонн, назначенный срок службы — 40 лет.

Название нового ледокола продолжает традицию имянаречения морских судов Атомфлота, согласно которой названия выбираются из географических наименований объектов Северного морского пути или повторяют имена легендарных советских атомных ледоколов типа «Арктика».

«СЕРДЦЕ» ДЛЯ «ЯКУТИИ»

На ледоколе «Якутия» приступили к монтажу оборудования центрального отсека.

пециалисты Балтийскогозавода приступили к монтажу оборудования центрального отсека на третьем серийном атомном ледоколе проекта 22220 «Якутия». Центральный отсек — «сердце» атомного ледокола, где размещаются реакторы «Ритм-200». В настоящее время в цехах Балтийского завода идет изготовление секций центрального отсека, баков металловодной защиты и блоков биологической защиты, которые в последующем будут смонтированы на судне. Все эти конструкции

предназначены для ослабления ионизирующего излучения активной зоны ядерного реактора. На последнем этапе в отсек погрузят и смонтируют реакторы.

Начались работы по монтажу цистерн жидких радиоактивных отходов, боксов для твердых радиоактивных отходов и шкафов для малоактивных отходов. Все изделия изготовлены в цехах Балтийского завода.

Параллельно на стапеле завода идет формирование корпуса, погрузка и монтаж оборудования

энергетической установки и общесудовых систем «Якутии». Работы ведутся строго по графику. Спуск ледокола на воду запланирован на ноябрь 2022 года.

Универсальный атомный ледокол «Якутия» проекта 22220 строится на Балтийском заводе по заказу Госкорпорации «Росатом». Судно было заложено на стапеле завода 26 мая 2020 года. В настоящее время на предприятии ведется строительство еще двух серийных атомных ледоколов «Сибирь» и «Урал».

ТАНКЕР-ХИМОВОЗ

КЕРАМИЧЕСКАЯ СВАРКА ДЛЯ НИДЕРЛАНДСКИХ ПАРТНЕРОВ

Костромская верфь спустила на воду второй в этом году танкер-химовоз для голландских партнеров.

Костромская верфь спустила на воду еще один танкер подзаказ голландских партнеров. Как отмечается в сообщении пресс-службы губернатора Костромской области, это новая модель для судостроительного предприятия. Сборку танкера произвели в рекордные сроки.

2020 год ознаменован для Костромской верфи спуском уже второго танкера-химовоза. У предприятия долгосрочный контракт с голландской фирмой. Под заказ Нидерландов в Костроме уже построили в общей сложности пять судов.

Длина судна — 135 м. Отмечается, что ранее предприятие

строило на экспорт танкеры длиной 110 м.

«Это новая модель, которую нам доверили голландские партнеры. Химовоз будет доставлять нефтепродукты по рекам европейского рынка. Судно достаточно уникальное и интересное. Мы его построили в кратчайшие сроки, практически за семь месяцев. Никогда так быстро костромская верфь не строила суда. До этого уходило 9–12 месяцев»,— рассказал исполнительный директор Костромской верфи Андрей Бабин.

Сдать танкер-химовоз в рекордные сроки позволило, в том числе, решение губернатора Костром-

ской области не распространять в период пандемии коронавируса ограничения на работу ведущих предприятий непрерывного цикла при обеспечении строгого соблюдения противоэпидемических норм и требований. Кроме того, ускорить процесс позволила внедренная на заводе технология прогрессивной «керамической» сварки.

На верфи уже заложен еще один танкер. В планах на следующий год — отправка из Костромской области в Нидерланды двух химовозов. Под заказ голландских партнеров предприятие будет строить суда в течение десяти лет.

ПАРОМ-ГАЗОХОД

НА СМЕНУ «ВОЗРАСТНЫМ» ГРУЗОПАССАЖИРСКИМ

Первый железнодорожный паром-газоход «Маршал Рокоссовский» достраивается на воде турецким Kuzey Star в кооперации с Невским ССЗ.

удостроительный завод KuzeyStarвкооперациисНевским судостроительнымсудоремонтным заводом достраивает на воде первый, работающий на СПГ, железнодорожный паром «Маршал Рокоссовский» проекта CNF19M для линии Усть-Луга — Балтийск сарктической категорией ARC4 для круглогодичной работы на линии без сопровождения ледокола. Для судостроительных верфей Турции, как рассказали корреспонденту «Водного транспорта» в МИБ, это самое большое судно, которое было спущено на воду за всю историю.

Новый паром «Маршал Рокоссовский» проекта CNF19М призван заменить «возрастные» паромы проекта CNF05 «Балтийск» и «Амбал», работающие сейчас на линии.

Заказчик и оператор парома «Маршал Рокоссовский» — Φ ГУП «Росморпорт».

Концепт, техпроект и проектная документация судна в постройке проекта CNF19M разработаны Морским Инженерным Бюро.

Исследования по концепту грузового парома для линии Усть-Луга — Балтийск проекта CNF19М велись Морским Инженерным Бюро с 2014 года.

Новый концепт, в отличие от прежних, является исключительно грузовым — без функции перевозки пассажиров. Учитывая, что на линии Усть-Луга — Балтийск пассажирская функция является дотационной, но при этом существенно влияет на общее расположение судна и его конструкцию, а также его скорость и мощность, заметно снижая вагоновместимость и увеличивая тем самым себестоимость грузовых перевозок, решение заказчика сделать новый концепт чисто грузовым вывело проект на окупаемость.

В итоге концепт CNF19M –

это 200-метровый автомобильножелезнодорожный паром-газоход ледовой категорией Arc4 с закрытой грузовой палубой для вагонов и открытой верхней палубой для автотрейлеров и автомобилей, носовым расположением жилой надстройки и кормовым — машинного отделения, двухвинтовой пропульсивной установкой, кормовым подруливающим устройством и двумя носовыми подруливающими устройствами, с размещением газовых емкостей в трюме в средней части на безопасном удалении от надстройки и от машинного отделения, с двойным дном и двойными бортами, с возможностью бункеровки газом одновременно с четырех автопоездов с помощью судового бустерного модуля, а также с судна-бункеровщика и от береговой бункер-базы СПГ.

Судно предназначено для перевозки железнодорожных составов российского стандарта, а также других накатных грузов до 30 рефконтейнеров (20-футовых).

Грузовместимость судна по железнодорожным составам (размещаются на одной палубе): ж/д цистерны габарита Т-1 с длиной между автосцепами 12020 мм (четырехосные) — 80 единиц; полувагоны габарита Т-1 с длиной между автосцепами 17670 мм (четырехосные) — 54 единицы; грузовые вагоны габарита Т-1 с длиной между автосцепами 24620 мм(4-х осные) — 36 единицы.

Грузовместимость судна по автомобильной технике: грузовой автомобиль с полуприцепом длиной 12–13,5 м (автопоезд 16,5 м) на главной палубе (без перевозки ж/д составов) — 58 единиц; грузовой прицеп длиной до 13,5 м на верхней палубе — 40 единиц.

Основные характеристики проекта CNF19M: класс PC KM Arc4 AUT1-ICS OMBO ECO GFS Ro-ro ship; длина наибольшая — 199,90 м; длина по КВЛ — 196,62 м; ширина габаритная — 27,40 м; высота борта на миделе до главной палубы — 8,60 м; высота борта на миделе до верхней палубы — 14,70 м; осадка по ЛГВЛ — 6,00 м; дедвейт при осадке по ЛГВЛ (около) — 11057 тонн; мощность ГД — $2 \times 6000 \text{ кВт}$; скорость эксплуатационная — 16,5 уз.; эипаж/пассажиры — 24 чел. /12 чел.; протяженность рельсовых путей (6 колей) — 970 м; суммарная длина автополос верхней палубы (крыши надстройки) — 400 м; автономность плавания по топливу — 10 суток.

Энергетическая установка состоит из: главной установки, состоящей из двух дизельных двигателей максимальной длительной мощностью по 6000 кВт каждый; вспомогательной установки в составе двух основных дизельгенераторов электрической мощностью по 1222 экВт каждый, двух валогенераторов электрической мощностью по 2400 экВт каждый и аварийного дизель-генератора электрической мощностью 400 экВт.



AFRAMAX

«ОКЕАНСКИЙ ПРОСПЕКТ» СТАНЕТ ШЕСТЫМ



СК «Звезда» заложил шестой в серии танкер типоразмера Aframax «Океанский проспект» для «Совкомфлота».

удостроительный комплекс «Звезда» (Большой Камень, Приморский край) заложил танкер типоразмера Aframax для ПАО «Совкомфлот», который стал шестым по счету судном в серии из 12 танкеров, находящихся в портфеле заказов ССК.

В ходе торжественной генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко и представитель ПАО «Совкомфлот» прикрепили к килевой секции будущего танкера памятную закладную табличку.

Судно будет называться «Океанский проспект» в честь центральной улицы столицы Приморского края и ДФО города Владивостока.

Соглашение о строительстве двух нефтеналивных судов с последующим фрахтованием было заключено между ПАО «НК «Роснефть», ООО «ССК «Звезда», ООО «Арктик Лизинг» (компания группы «ВЭБ-Лизинг») и ООО «СКФ Эко» (компания группы «Совкомфлот») в сентябре 2018 года в рамках IV Восточного экономического форума. Плановый срок сдачи заказчику первого танкера — 2022 год.

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

ПАССАЖИРСКОЕ СУДНО

ДЛЯ КРУИЗА ОДНОГО ДНЯ

«Нефтефлот» по контракту с АО «ЦКБ «Нептун» заложил третье морское круизное судно проекта PV20S.

удостроительный завод ЗАО «Нефтефлот» (Самара) 4 декабря заложил киль морского пассажирского судна проекта PV20S (суда однодневного круиза), строительный номер 103. Суда проекта «МИБ-Дизайн-СПб» будут строить по контракту с АО «ЦКБ Нептун» на средства Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) для эксплуатации в районе Черноморского побережья России.

Как рассказали корреспонденту «Водного транспорта» в АО «ЦКБ Нептун», всего в рамках данного

контракта будут построены пять аналогичных судов, строительство трех из них осуществляет судостроительный завод «Нефтефлот», еще двух — судостроительная площадка ЦКБ «Нептун» в Новой Ладоге (Ленинградская область).

Напомним, судостроительный завод ЗАО «Нефтефлот» в Самаре 19 июня 2020 года заложил два круизных судна проекта PV20S (строительные номера 101 и 102).

Два круизных судна проекта PV20S 2 июля 2020 года были заложены на площадке ЦКБ «Нептун» в Новой Ладоге.

ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ ПАРОМ

«АДМИРАЛ ГЕННАДИЙ НЕВЕЛЬСКОЙ» СКОРО ВСТАНЕТ В СТРОЙ

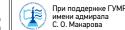
Головной грузопассажирский паром «Адмирал Геннадий Невельской» завершает сдаточные испытания.

рузопассажирский паром проекта PV22 «Адмирал Геннадий Невельской» с арктической категорией ARC4 завершает сдаточные испытания. Судно, построенное на Невском судостроительно-судоремонтном заводе, предназначено для сообщения между островом Сахалин и Курильскими островами. Проектант — ООО «МИБ-Дизайн-СПБ».

По проекту PV22 по заказу AO «Сахалинлизингфлот» строится серия из двух грузопассажирских судов. Головное судно проекта PV22 «Адмирал Генна-

дий Невельской» было заложено 12 марта 2019 года. Второе судно «Павел Леонов» заложено 1 апреля 2019.

Суда проекта PV22 предназначены для перевозки 146 пассажиров, транспортировки генеральных грузов, включая рефрижераторные и опасные грузы в упаковке (объем трюма вырос до 895 куб. м), перевозки 24 контейнеров (в том числе 8 рефрижераторных) и 6 легковых автомобилей. На судне обеспечены условия для людей с ограниченными физическими возможностями, включая специальную каюту.





мостотрест

ЛИТЕЙНЫЙ, ТРОИЦКИЙ И ТУЧКОВ ЖДУТ ДИАГНОСТИКИ



В Санкт-Петербурге в навигацию 2020 года мосты разводились 2 291 раз.

¬ Пб ГБУ «Мостотрест» в навигацию 2020 года, которая стартовала на Неве и Малой Неве 10 апреля и завершилась 30 ноября (на рукавах Невы мосты стали разводить с 20 апреля и завершили 15 ноября), провел 2291 разводку петербургских мостов, 70 из которых — технологические. Такие данные были озвучены на пресс-конференции в Комитете по развитию транспортной инфраструктуры правительства Санкт-Петербурга, посвященной завершению навигационного периода 2020 года.

Об итогах сезона разводки мостов, работах по ремонту и содержанию искусственных сооружений, а также о планах на межнавигационный период рассказали заместитель председателя Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Алексей Гончаров и директор СПб ГБУ «Мостотрест» Андрей Кочин.

Так, на 20 сооружениях проведены ремонтные работы, закончен капитальный ремонт 5 объектов.

В межнавигационный период на всех разводных мостах будут проведены работы по техническому обслуживанию — настройке электрического, механического,

гидравлического оборудования, систем сигнализации, видеообзора, подсветки.

На некоторых мостах будут проведены дополнительные работы. Так, Володарский мост нуждается в замене водоотвода на опорах разводного пролета, установке системы гашения колебаний разводного пролета от проходящего транспорта. На Большеохтинском мосту также будут ремонтировать водоотвод на опорах разводного пролета, выполнят техническое обслуживание замков запирания разводного пролета. Диагностику оборудования привода разводного пролета проведут на Литейном, Троицком, Благовещенском, Тучковом мостах.

Кроме того, на Литейном мосту пройдет корректировка неуравновешенности разводного пролета, на Троицком заменят дефектные плафоны осветительных опорных частей разводного пролета, на Благовещенском мосту проведут техническое обслуживание замков запираний разводного пролета, ремонт деформационных швов, Тучков мост ждет техническое обслуживание замков запирания разводного пролета и очистка водоотводных желобов противовеса.

nevainter.com

ИТОГИ-2020

СУДОЗАХОДЫ И ЛОКДАУН

Грузоперевозки по Волго-Балту в навигацию 2020 года сократились на 4%, пассажирские — на три четверти.

бъем грузоперевозок по Волго-Балту в навигацию 2020 года сократился на 4% всравненииспоказателем 2019 года — до 14,6 млн тонн. Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом сообщил начальник службы регулирования движения судов Администрации Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей Алексей Сидоров.

По его словам, объем перевозок нефтепродуктов упал на 13%, металлов и строительных грузов сохранился на том же уровне, лесных вырос на 8%.

Круизными судами перевезены 81 тыс. пассажиров и осуществлено 800 рейсов (против 350 тыс. чел. и более 2 тыс. рейсов в 2019 году).

Уровни в реках и озерах стояли выше проектных отметок, что позволяло выпускать суда с осадками до 375 см.

Транзитная навигация на основной трассе Волго-Балта в 2020 году продлилась 216 дней.

Транзит по водной трассе Волго-Балта был закрыт в ночь с 1 на 2 декабря после прохода из Шлиссельбурга в Кронштадт по реке Неве баржебуксирного состава «Грифон-8» + т/х «Пола Гали» + «Грифон-5».

В связи с благоприятной гидрометеорологической обстановкой транзитная навигация на ВолгоБалте в 2020 году составила 216 дней, что на 8 дней больше чем в предыдущем году.

Последний судопропуск в навигацию был произведен 26 ноября на Верхне-Свирском шлюзе при шлюзовании вверх теплохода «ОС-332». Продолжительность работы шлюзов основной трассы Волго-Балтийского водного пути в навигацию 2020 года в среднем составила 216 суток.

Количество судопроходов под мостами Санкт-Петербурга в 2020 году снизилось на 9%.

В разводку мостов в Санкт-Петербурге за навигацию-2020, по информации начальника службы регулирования движения судов Администрации Волго-Балта Алексея Сидорова, прошло в общей сложно-

сти 2715 единиц. флота, что на 9% меньше в сравнении с 2019 годом.

В Большой порт Санкт-Петербург и обратно было перевезено 3,7 млн тонн грузов, что почти на 10% ниже показателя навигации 2019 года.

В 2020 году было совершено 146 морских круизных судозаходов с более чем 22 тыс. пассажиров. Для сравнения: в 2019 году было осуществлено около 500 судозаходов и обслужено 95 тыс. туристов.

На Речной вокзал Санкт-Петербурга в навигацию 2020 года было осуществлено 24 судозахода.

На причалах Речного вокзала обслужили 3,5 тыс. пассажиров.

На Речной вокзал Санкт-Петербурга в навигацию 2020 года было осуществлено 24 судозахоВ навигацию 2020 года в Санкт-Петербурге было перевезено на 60% меньше пассажиров, чем в прошлогоднюю.

Большинство судоходных компаний прогулочных судов Санкт-Петербурга не переживут второго локдауна, аналогичного весеннему. Такое мнение журналистам высказал президент Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга.

«Делать прогнозы на следующий год преждевременно... Могу сказать только одно: повторного локдауна, аналогичного тому, что был весной этого года, с такой же системой мер, не переживут большинство судоходных компаний»,— сказал Владимир Родионов.

По его словам, в городе за навигацию 2020 года скоростными



да. Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом журналистам сообщила директор Агентства внешнего транспорта Санкт-Петербурга Александра Бахмутская. По ее словам, на причалах вокзала были обслужены 3,5 тыс. пассажиров.

«Мы активно ведем подготовку причалов и инженерных сооружений Речного вокзала к навигации будущего года и не сомневаемся, что в навигацию 2021 года нам удастся обеспечить комплексное обслуживание флота и прием пассажиров»,— сказала Бахмутская.

Напомним, в 2019 году причалы Речного вокзала на пр. Обуховской Обороны в Санкт-Петербурге были переданы из федерального в региональное ведение и отданы под управление городского Агентства внешнего транспорта.

судами было перевезено 312 тыс. чел. (36% от уровня навигации 2019 года), а экскурсионнопрогулочными маршрутами по рекам и каналам — 822 тыс. чел (44% от уровня 2019 года). Всего перевезено 1 млн 134 тыс. чел. (41% от уровня 2019 года). Навигация 2020 года оказалась короче прошлогодней на 75 дней из-за коронавирусных ограничений.

Как, в свою очередь, рассказала журналистам директор Агентства внешнего транспорта Санкт-Петербурга Александра Бахмутская, в этом году было выставлено 13 городских причалов общего пользования против 18 в прошлом году. Всего за навигацию 2020 года к ним было осуществлено 12118 подходов судов, это примерно в 2 раза ниже, чем в 2019 году.



ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ 2021

СНО

ПЛАВУЧИЕ ЗНАКИ — НА ПОКОЙ

На Неве с окончанием навигации завершена работа CHO и полигона для беспилотных судов.

авнутренних водных путях реки Нева 3 декабря завершено сплошное снятие знаков плавучей обстановки. СНО были выставлены в текущем году уже 20 апреля в связи с благоприятными погодными условиями и по просьбам судовладельцев.

В этом году внутренние водные пути по Неве протяженностью 70 км с гарантированными габаритами пути 4,0 м и освещаемой навигационной обстановкой обслуживались рекордное количество

дней — 225 суток, что превышает средние значения на 20 суток.

В 2020 году на Неве начала работу площадка по испытанию беспилотной платформы «Морфометр» производства АО «НПК «Промэлектроника» на тестовой акватории «Беспилотник».

Беспилотная платформа предназначена для проведения морфометрических исследований в автоматическом режиме по заранее указанному маршруту, а также подготовки рекомендаций по обе-

спечению безопасности безэкипажного судовождения в прибрежных и портовых зонах, для решения задач гидрографии и мониторинга водных объектов. Работа площадки возобновится с началом навигации 2021 года.

На акватории Невы и Ладожского озера силами ФБУ «Администрация «Волго-Балт» продолжается опытная эксплуатация инновационных полимерных сигарообразных буев. Испытания проводятся в рамках международного проекта INFUTURE «Будущий потенциал внутренних водных путей», выполняемого по программе приграничного сотрудничества между Россией, Финляндией и ЕС.

ИННОВАЦИИ

ВСЕСЕЗОННЫЙ БУЙ СО СТОЙКИМ НРАВОМ

В рамках проекта INFUTURE на акватории Волго-Балта началось тестирование инновационных буев.

овместными усилиями ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и ФБУ «Администрация «Волго-Балт» установлен первый буй компании Arctic SeaHow Meritatito Ltd. на акватории реки Нева в районе Шлиссельбурга. Это событие стало важной вехой для всех партнеров проекта международного приграничного сотрудничества «Будущий потенциал внутренних водных путей» (INFUTURE).

Мероприятие проводится в рамках второго рабочего пакета «Судоходство по внутренним водным путям с применением передовых технологий и средств навигационного обеспечения» и представляет из себя самостоятельный прикладной эксперимент. Его целью является проверка возможностей инновационных буев в условиях круглогодичной эксплуатации на Северо-Западе России.

Проведение испытаний в ледовых условиях осуществляется на акватории Волго-Балтийского

бассейна. Установленный буй отличается новой конструкцией, позволяющей сохранять свое вертикальное положение при воздействии течения.

В конструкции буя предусмотрено двойное крепление для якорной цепи. Конструкция должна позволить обеспечить вертикальную позицию буя, в т.ч. на течении и даже при наличии льда, а в случае обрыва одного из креплений — удержать буй за счет другого крепления. Также буй оснащен настраиваемым фонарем, что позволяет регулировать дальность видимости огня от 2 до 5 миль. В Финляндии более 25 тысяч буев похожего исполнения эксплуатируются круглогодично, без извлечения их из воды перед ледоставом. Это существенно экономит силы и средства организаций, ответственных за эксплуатацию средств навигационного обеспе-

От ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова за подготовкой и установкой буя наблюдали

заведующий кафедрой судоходства на внутренних водных путях Владимир Каретников; доцент кафедры Менеджмента на водном транспорте, менеджер проекта INFUTURE, ГУМРФ Анатолий Бурков; представитель Arctic SeaHow Meritatito Ltd. в России Евгений Набатов. Непосредственная установка осуществлялась силами и средствами обстановочной бригады Невско-Ладожского района водных путей и судоходства ФБУ «Администрация «Волго-Балт» под руководством главного инженера Сергея Рудых.

Проект «Перспективный потенциал внутренних водных путей» (INFUTURE), финансируемый Финляндией, ЕС и Россией, состоящий из блоков научноприкладных исследований в области водного транспорта, а также конференций, круглых столов и других совместных мероприятий, стартовал в ноябре 2018 года и рассчитан на трехлетний период.



КОНТРОЛИРОВАТЬ ИСПЫТАНИЯ

На Неве прошли испытания техсредства для тестовой акватории «Беспилотник».

БУ «Администрация «Волго-Балт» и ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова провели совместные испытания технического средства для тестовой акватории № 2 «Беспилотник». Как сообщил корреспонденту «Водного транспорта» заведующий кафедрой судоходства на внутренних водных путях ГУМРФ Владимир Каретников, «техническое средство было размещено на специальном буе, который был изготовлен компанией «Навигатор СПБ» по нашим чертежам».

Он отметил, что основное назначение технического средства — контроль проведения испытаний беспилотных судов на тестовой

акватории «Беспилотник». Оно осуществляет сбор информации позиционирования и нескольких других параметров. «На будущий год запланированы испытания, в которых ТС будут определять местоположение беспилотного судна и передавать информацию о его координатах, а также корректировать его траекторию», — сказал Владимир Каретников.

«Совместная работа продолжается, это очень важно, особенно сейчас, по окончании навигации 2020 года,— чтобы был некий задел продолжать это в 2021 году»,— отметил начальник картографической службы ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Вячеслав Бекряшев.

Как мы сообщали ранее, первые испытания беспилотного судна в тестовой акватории, созданной ФБУ «Администрация «Волго-Балт», состоялись в минувшем сентябре на второй площадке — 1371-м км Невы в Санкт-Петербурге. Тестовая акватория предназначена для проведения испытаний беспилотных морских и речных судов (роботизированной техники) и отработки технологий безэкипажного судовождения и включает в свой состав две испытательные площадки: в восточной части Ладожского озера и на 1371-м км реки Нева в Санкт-Петербурге.

позиция

СМЕНИТЬ СТАТУС НА РЕГИОНАЛЬНЫЙ

Содержание части ВВП Санкт-Петербурга предлагается передать в ведение региона.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Максим Соколов предложил передать полномочия по содержанию части внутренних водных путей в Санкт-Петербурге на региональный уровень. Об этом он заявил на отраслевой конференции «Водный транспорт. Приоритеты развития», прошедшей в рамках «Транспортной недели».

«Мы бы хотели предложить коллегам из Государственной Думы, Минтранса и Федерального агентства морского и речного транспорта рассмотреть вопрос о продвижении законодательной инициативы, которая позволит в рамках субъекта управлять всем комплексом вопросов, связанным, так или иначе, с внутренним водным транспортом», — сказал Соколов.

Он добавил, что есть случаи, когда маломерные суда с пассажирами на борту «выходят с некоторыми нарушениями на внутренние водные пути», поэтому «единый контроль будет залогом безопасности перевозок».

В выступлении Соколов отметил, что не все водные маршруты, которые пользуются популярностью у туристов, проходят по федеральным внутренним водным путям, где осуществляется контроль федеральными органами исполнительной власти и относятся к их компетенции и Ространснадзора.

Так, ряд региональных водных путей относится к компетенции непосредственно Санкт-Петербурга, где полномочия Ространснадзора «пока не распространяются».

ПАРОМНАЯ ЛИНИЯ

ПЕРСПЕКТИВЫ САНКЦИОННЫЕ — ПОТРЕБНОСТИ ПРЕФЕРЕНЦИАЛЬНЫЕ

Для паромной линии с Калининградом в будущем может потребоваться пять паромов.

ля паромной линии с Калининградом в будущем может потребоваться не менее пяти паромов. Такое мнение в ходе организованного «Порт-Ньюс» вебинара «Все паромы России: Балтика» высказал начальник управления развития и строительства флота ФГУП «Росморпорт» Владимир Штрамбранд. По его словам, это будет особенно актуально в случае продолжения санкционной политики в отношении России.

«Возможно, нужны будут какие-то преференции (для строительства дополнительных паромов. — *Ped.*) либо как сейчас пополам: частный капитал и государственные деньги. Возможно, нужны будут и новые технические решения, больше комфорта, чтобы это было привлекательным для той части населения, которая, возможно, предпочтет эту линию авиаперелетам или, если будут какие-то проблемы, сухопутному транспорту»,— сказал Владимир Штрамбранд.

Представитель «Росморпорта» также отметил, что протяженность линии Усть-Луга — Балтийск составляет 508 миль, что для паромного сообщения очень много.

«В мире все линии, которые больше 150–200 миль, с большим трудом становятся экономически привлекательными. Скорее здесь играет роль социально-экономическая сторона вопроса. Поэтому, наверное, нужна какая-то поддержка»,— предположил эксперт.

Напомним, на текущий момент в интересах ФГУП «Росмор-порт» строятся два экологичных двухтопливных автомобильножелезнодорожных парома «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга — Балтийск.

СООБЩЕНИЕ

АЭРОБОТЫ ДЛЯ ОСТРОВИТЯН

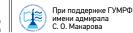
С островами в Выборгском и Волховском районах с окончанием навигации разрешено сообщение на судах на воздушной подушке и аэроботах.

з-под запрета эксплуатации в зимний период на водных объектах, расположенных в Ленинградской области, выведены суда на воздушной подушке и аэроботы. Об этом в ходе пресс-конференции, посвященной обеспечению безопасности на водоемах региона и итогам навигации в 2020 году, сообщил главный государственный инспектор по маломерным судам главного управления МЧС России по Ленинградской области Геннадий Корсунов.

По его словам, теперь владельцы маломерных судов особой

конструкции — на воздушной подушке и аэроботы — могут пользоваться ими и в зимний период на водных объектах, расположенных на территории региона. При этом они должны иметь соответствующее освидетельствование, быть зарегистрированными и иметь удостоверение на управление маломерным судном.

Как пояснил Геннадий Корсунов, это решение было принято в связи с тем, что жители островов в Выборгском и Волховском районах были лишены возможности добраться до материка после закрытия навигации маломерных судов.





ПЕРЕВОЗКИ

МЕНЬШЕ ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ

В навигацию-2020 объем грузоперевозок в Московском бассейне ВВП составил 22.6 млн тонн.

Канал имени Москвы пропустил через свои гидротехнические сооружения около 74 тыс. судов, было выполнено более 38 тыс. шлюзований.

В этом году общий объем грузоперевозок в Московском бассейне ВВП составил 22,6 млн тонн, при этом из общего объема перевозимых грузов большая часть пришлась на минеральностроительные материалы (щебень, песок, песчано-гравийные смеси и т.д.) — более 18,5 млн тонн. Остальной объем грузов по номенклатуре составили: нефтепродукты (1,6 млн тонн), промышленное сырье (более 2 млн тонн), зерно (144 тыс. тонн), лес (155 тыс. тонн), минеральные удобрения (11,6 тыс. тонн), уголь (1350 тонн) и прочие грузы (97 тыс. тонн).

Что касается пассажиропотока, то за семь месяцев 2020 года внутренними водными путями Московского бассейна воспользовались более 632 тыс. человек. Всего за эту навигацию в акватории Московского бассейна ВВП пассажирские суда в совокупности совершили почти 10 тыс. рейсов.

На обслуживаемых Каналом имени Москвы водных путях работали 58 круизных лайнеров при общем объеме турпотока более 108 тыс. чел.

Для сравнения: за навигацию 2019 по внутренним путям Московского бассейна было перевезено около 1,4 млн человек и 26 млн тонн грузов.

По завершении судоходства на гидротехнических сооружениях ФГБУ «Канал имени Москвы» начался межнавигационный ремонт, убраны знаки навигационной обстановки для обеспечения их надлежащей сохранности, а также проведения соответствующей профилактики и ремонта.

Технический флот ФГБУ «Канал имени Москвы» в установленном порядке отправлен к местам зимнего отстоя.



ОТ ЛЫТКАРИНО ДО АНДРЕЕВСКОГО

Пассажирские перевозки в Московской области в навигацию - 2020 сократились на 30%.

о информации министра транспорта и дорожной инфраструктуры региона Алексея Гержика, с начала старта водной навигации в Московской области перевезено более 20,5 тыс. пассажиров.

«Несмотря на введенные ограничения в период пандемии и соответствующее снижение пассажиропотока на 30%, с начала старта

водной навигации в регионе перевезено более 20,5 тыс. пассажиров. Из них более 8 тыс. пассажиров воспользовались речным маршрутом в Серпухове и Коломне. Основная доля пассажирских перевозок приходится на городской округ Лыткарино — маршрутом «Причал д. Андреевское — причал г. Лыткарино» воспользовались более 12,5 тыс. человек», — отметил Алексей Гержик.

Протяженность маршрута в Коломне составляет 24 км, в Серпухове — 4 км, в Лыткарино — 0,8 км. Водная навигация в указанных населенных пунктах позволяет жителям существенно сократить время в пути, минуя использование личного и общественного транспорта, следующего по объездным маршрутам.

НАВИГАЦИОННЫЕ ЗНАКИ

ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОСЛЕ ДЕФЕКТАЦИИ

КИМ к навигации-2021 отремонтирует свыше 1800 плавучих навигационных знаков.

ГБУ «Каналимени Москвы» приступило к межнавигационному ремонту знаков навигационной обстановки и другого навигационного оборудования. Всего в минувшую навигацию было задействовано свыше 3,5 тыс. навигационных знаков, в том числе 1500 береговых и более 2000 плавучих.

В межнавигационный период

планируется отремонтировать свыше 1800 плавучих навигационных знаков — 88,5% от имеющихся, и около 600 береговых навигационных знаков — примерно 40% от всех имеющихся. Объем необходимого ремонта знаков будет установлен окончательно после проведения работ по дефектации.

Также в межнавигационный пе-

риод проводятся работы по ремонту светосигнального оборудования и его фокусировке.

Основная функция знаков навигационной обстановки при обеспечении безопасности судоходства на внутренних водных путях — это обозначение ежегодно устанавливаемых Росморречфлотом границ судовых ходов.



РЕКРЕАЦИЯ

НА ВОЛЖСКОМ МОРЕ СТРОЯТ ПРИЧАЛЫ



В 093 «Завидово» Тверской области ведутся инженерные работы и обустройство причалов.

убернатор Тверской области Игорь Руденя и гендиректор компании «Васта Дискавери», управляющей рядом активов проекта «Завидово», Сергей Бачин проинспектировали строительство транспортно-пересадочного узла на территории особой экономической зоны туристскорекреационного типа «Завидово» в Конаковском районе.

Напомним, проект реализуется в рамках создания кластера «Волжское море». В рамках проекта стоит задача построить в устье реки Шоша причальные сооружения, оборудовать акваторию порта, построить подъездную автомобильную дорогу и парковку. Срок окончания работ — 2023 год.

Реализация проекта строительства началась весной 2020 года. Задача первых этапов — провести инженерные коммуникации и построить причальные сооружения порта. Сейчас на объекте ведутся работы по углублению дна, устройству причального сооружения, автомобильной дороги. В 2021–2022 годах запланирована реализация 4-го этапа — развитие инфраструктуры для обслуживания туристических судов.

Для Тверской области это флагманский проект. «Этот транспортный узел станет уникальным объектом в сфере туризма, который объединит водный, железнодорожный и автомобильный транспорт и станет отправной точкой в Верхневолжье для путешествий по Волге и Московскому морю»,—сказал Игорь Руденя.

Игорь Руденя и Сергей Бачин обсудили ход работ на транспортно-пересадочном узле и других объектах кластера. «Волжское море» — новый старт речного круизного туризма», отмечалось на Национальном туристском форуме «Реки России» в 2018 году, когда было объявлено о начале грандиозного строительства. «Мы хотим сделать Тверскую область столицей речного туризма, увеличить за 5 лет туристический поток в два раза», — отмечал Игорь Руденя.

Порт станет отправной точкой для путешествий по Волге и сможет принимать экскурсионные, прогулочные, спортивные и маломерные суда и даже современные лайнеры. Пассажирооборот — более тысячи человек в сутки. Предполагается, что при этом поток туристов, приезжающих отдыхать на курорт Завидово, возрастет в 3 раза.

ЭКСПЕРТИЗА

СТОИТ УКРЕПИТЬ ДАМБЫ

Дамбы Тушинского гидроузла пригодны к эксплуатации, но лучше их укрепить.

ежведомственная комиссия провела преддекларационное обследование напорных дамо канала № 294 Тушинского гидроузла ФГБУ «Канал имени Москвы» после завершения аварийновосстановительного ремонта. Комиссия в составе представителей Росморречфлота, Ространснадзора, ФГБУ «Канал имени Москвы», ГУ МЧС России по г. Москве и ООО ЭЦБ ГТС «Гидротехэкспертиза» провела осмотр гидротехнических сооружений, ознакомилась с данными наблюдений за их состоянием и имеющейся технической документацией.

По результатам обследования пришли к выводу, что дамбы выполняют свои функции по созданию судоходного канала № 294, расположенного между шлюзами № 7 и № 8, поддержанию подпор-

ного уровня воды в канале и осуществлению судопропуска.

Эксплуатация гидротехнических сооружений ведется в соответствии с нормативными документами.

Сооружения признаны годными к эксплуатации, однако для поддержания уровня безопасности ГТС комиссия рекомендовала провести текущие ремонты дамб канала и проектно-изыскательские работы по реконструкции канала № 294.

Канал № 294 с напорными дамбами и другими элементами ГТС соответствующих шлюзов введен в постоянную эксплуатацию в 1937 году. Западная и восточная дамбы являются элементами канала № 294, который входят в состав гидроузла № 8, а сам канал соединяет шлюзы № 7 и № 8 Тушинского района гидротехнических сооружений — филиала ФГБУ «Канал имени Москвы».

КОГДА ВСЯ ЖИЗНЬ — «СПЛОШНАЯ ЛЕДОКОЛЬНАЯ РАБОТА»...



Капитан Владимир Лаврешин прошел на ледоколе все карьерные ступеньки

Ледокол «Капитан Демидов» в полной красе стоит на базе 000 «РОСТ» в морском порту Ростова-на-Дону. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту и узнала, насколько моряки и судно готовы к ледовой навигации.

4 ноября 2020 года «Капитану Демидов» исполнилось 36 лет. При этом вот уже 22 года подряд ледокол обеспечивает зимнюю навигацию в Азовском бассейне. Несмотря на свой возраст, по оснащению он ни в чем не уступает современным ледоколам. Постоянно обновляется навигационное оборудование, проводится своевременный ремонт.

Ледокол, как и сани, начинают готовить летом. В этом году «Капитан Демидов» прошел освидетельствование в объеме докового в соответствии с «правилами освидетельствования судов в эксплуатации» Российского Речного Регистра.

В ОТВЕТЕ ЗА ДРУГИХ

Владимир Лаврешин на ледоколе с 1998 года: именно тогда «Капитан Демидов» пришел в Ростов-на-Дону, чтобы обеспечивать ледовую навигацию в Азовском бассейне. Начинал Владимир Геннадьевич третьим штурманом.

«Мое детство прошло в то счастливое время, когда каждый мальчишка мечтал стать или космонавтом или моряком. И я не был исключением. В Ростов переехал в 1985 году, поступил в СПТУ № 14 речного флота»,— вспоминает Владимир Лаврешин.

Потом были служба в армии, Ростовское речное училище, работа в Волго-Донском пароходстве. Работал на небольших сухогрузах и толкачах. Ему не было еще и 30 лет, когда он стал капитаном на малом танкере «МТ-7». Но в 90-е годы все изменилось, речной флот встал, работы не было. Предложили работу на ледоколе «Капитан Демидов». Пришлось заново проходить все ступеньки карьерного роста.

В межнавигационный период Владимир Геннадьевич старался не сидеть на берегу: устраивался в частные судоходные компании, работал на судах типа «река-море», набирал плавательный ценз для повышения рабочего диплома и практики судовождения. В 2006 году его назначили капитаном ледокола.

«Это совершенно разный опыт. Когда ты на грузовом судне, есть маршрут из порта в порт. А на ледоколе маршрут — это вывести судно на чистую воду или привести в порт караван судов. Тут ответственности намного больше. Представьте: в караване порой до 40 судов бывает, и на каждом — 10–12 человек экипажа. То есть сразу 400 человек в открытом море надеются только на ледокол, ты за всех отвечаешь», — говорит капитан Владимир Лаврешин.

КОМАНДА МЕЧТЫ

По штатному расписанию на ледоколе 17 человек. При объявлении ледовой навигации приходят дополнительные члены экипажа: два штурмана и три человека рядового состава.

«Во время проводок караванов на мостике постоянно должны находиться два судоводителя, один из которых капитан или старший помощник, поэтому у нас два старпома и три вахтенных помощника капитана. Почти все командиры, за исключением младших должностей, работают на ледоколе 10 и более лет», — говорит Владимир Геннадьевич.

Ветеран флота, старший электромеханик Алексей Калаганов на ледоколе с самого начала — уже 22 года. Уникальные знания и огромный опыт (общий

Дизель-электроход «Капитан Демидов» — ледокол «река-море» плавания проекта № 1191 ледового класса М-СП2,5 (Ледокол) А. Длина ледокола — 76,5 м, ширина — почти 17. В чистых водах развивает скорость до 25 километров в час. Если водная гладь покрыта льдом, скорость судна составляет около 2 километров. Осадка — 2,8 м.

Судно носит имя Александра Вениаминовича Демидова — капитана речного флота. Он провел около 40 навигаций. Шесть раз получал звание «Лучший капитан МРФ». Был награжден орденами Октябрьской Революции и Трудового Красного Знамени. Лауреат Государственной премии СССР (1984).

стаж — более 40 лет) позволяют дизель-электроходу работать без особых трудностей. Старший механик Сергей Серобаба — хозя-ин машинного отделения и всех механизмов. Он на «Капитане Демидове» уже 20 лет. И все эти годы хранит «сердце» ледокола в исправном состоянии.



Четвертый механик Александр Трифонов

Старший помощник капитана Михаил Дудников на флоте более 30 лет, а на «Капитане Демидове» — 17. Как говорит команда, именно его стараниями все чув-

ствуют себя на ледоколе как дома. Боцман Владимир Пукалов, в ведении которого палубное хозяйство, держит все на своем месте и всегда в исправном состоянии. Для него это уже 14-й год на ледоколе.

Последние пять лет экипаж ледокола кормила Татьяна Богдановна Гарашкина. Но в этом году она сошла на землю, осталась в родном Таганроге, поэтому команда ждет нового повара.

«У нас, к сожалению, женщины надолго не задерживаются. Хоть на ледоколе и хорошие условия, но именно представительницам прекрасного пола здесь тяжело. К постоянной вибрации не каждый может привыкнуть»,— говорит капитан.

На «Капитане Демидове» действительно есть все для комфортной жизни. Даже небольшой импровизированный спортивный зал и сауна (не зря ледокол строили финны!). На Новый год в салоне команда ставит елку. А вот сам праздник практически не отмечают.

«Для нас в принципе праздников как таковых нет. Часто Новый год проводим в караване. Бывает, что моряки с какого-нибудь судна просят остановиться, чтобы нормально встретить, но у нас такое по регламенту не положено», — поясняет Владимир Геннадьевич.

КОВАРНОЕ АЗОВСКОЕ МОРЕ

В Азовском море своя специфика работы. Море мелководное, безопасное судоходство ограничено рекомендованными путями, особенно в Таганрогском заливе. При подвижке льда всегда есть риск, что грузовое судно будет выдавлено на критически малые глубины.

Лед в Азовском море постоянно в движении, редко случается, когда он крепко держится от берега до берега. Из-за температурных скачков и сгонно-нагонных явлений происходят подвижки льда, что затрудняет работу с караваном.

«Самой сложной была ледовая навигация 2011–2012 годов. Тогда из-за аномальных морозов замерзло все Азовское море и Керченский пролив, в ледовом плену оказались суда в районе Арабатской стрелки и в северной части полуострова. Вместо ледовых проводок мы занимались их спасанием», — вспоминает капитан.

За ту сложную навигацию, а также за спасение теплохода «Орель-1» Владимиру Лаврешину вручили Благодарность Президента России Владимира Путина. Эта история заслуживает особого внимания. Украинский сухогруз получил повреждение корпуса, в балластные танки начала поступать вода, что вызвало крен на левый борт в 5 градусов. Аварийный погружной насос, при помощи которого пытались откачать воду, не помог, крен увеличивался.

Ледокол «Капитан Демидов» под командованием Владимира Лаврешина, осознавая все риски, взял аварийный теплоход на короткий буксир и при увеличивающемся крене судна до 9 градусов и фактическом заливании главной палубы привел судно в порт Кавказ.

ТРИ КАПИТАНА

Караваны в последнее время стали намного больше: если раньше водили по 10–15 судов, то сейчас доходит до 40 единиц.

«В последние годы очень сильно увеличился грузопоток. Да и сами суда стали ходить иначе. Когда-то сухогрузы уходили далеко, за Босфор, их не было неделями. А сейчас в основном ходят до Керченского пролива, выгружаются там и тут же назад. А это буквально пара дней. Так что во время зимней навигации мы можем ходить вообще без остановок, постоянно кого-то сопровождая», — говорит капитан.

Помимо «Капитана Демидова» в морских портах Азовского бассейна безопасность обеспечивают «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов». Часто приходится работать в парах. Один ледокол возглавляет караван, а второй курсирует вдоль судов и следит, чтобы никто не отстал.

По словам Владимира Лаврешина, во время каждой навигации главное для него — обеспечить безопасность мореплавания и безаварийную проводку судов. Он часто вспоминает стихи Константина Симонова: «Кто в будущее двинулся, держись, Взад и вперед, Взад и вперед до пота. Порой подумаешь: Вся наша жизнь Сплошная ледокольная работа»...





НАВИГАЦИЯ-2020



РАНЬШЕ СТАРТ — ПОЗЖЕ ФИНИШ

Судоходство в Азово-Донском бассейне на четверть превысило показатели прошлого года.

Кочетовский гидроузел Азово-Донского бассейна ВВП 1 декабря выполнил последнее шлюзование в навигацию 2020 года. Сухогрузное судно т/х «Калитва» рейсом из Каспийского моря безопасно проследовало назначением в морской порт Ростов-

Продолжительность работы Кочетовского гидроузла в навигацию 2020 года составила 253 суток. При этом первое шлюзование транзитного судна было выполнено 24 марта, что на восемь суток раньше планового срока начала работы шлюзов. Также в связи с неблагоприятными гидрометеорологическими явлениями в Каспийском море и вынужденной задержкой подхода судов к границам Азово-Донского бассейна последнее шлюзование было выполнено на четверо суток позже запланированного срока.

В общей сложности в текущую навигацию в границах Азово-Донского бассейна было прошлюзовано 5795 ед. транспортного флота (123% к показателю 2019 года) и выполнено 6914 шлюзований (125% к показателю 2019 года).

Начинается плановый сброс бьефов гидроузлов Нижнего Дона и подготовка к укладке плотины Кочетовского гидроузла. На участке реки Дон от подходного канала шлюза № 15 до Кочетовского гидроузла путейские бригады начали сбор средств навигационного оборудования.

Волжские гидроузлы завершили судопропуск, выполнив в навигацию-2020 около 20300 шлюзований.

Всего в навигацию, продолжавшуюся на гидроузлах Волжского бассейна 243 суток, через шлюзы проследовали 38003 судна (на 5,4% меньше, чем в 2019 году), выполнено 20290 шлюзований (-1% к прошлому году).

Последние теплоходы покинули камеры Балаковского гидроузла 29 ноября. После фиксированного срока закрытия навигации судопропуск осуществлялся еще 5 суток.

В оперативном управлении гидротехников ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» находятся гидросооружения Городецкого, Чебоксарсого, Самарского и Балаковского районов гидросооружений, осуществляющих суд пропуск.

Судопропуск через шлюзы Волго-Донского судоходного канала завершился с превышением на 13% показателей прошлого года.

Последний судопропуск в навигацию 2020 года через шлюзы Волго-Донского судоходного канала состоялся 1 декабря на Цимлянском гидроузле при шлюзовании вниз теплохода «Калитва».

Продолжительность работы шлюзов основной трассы Волго-Донского водного пути в навигацию 2020 года составила 252 суток. Работа по судопропуску сверх установленной даты окончания работы шлюзов продолжалась в течение 4 суток.

В общей сложности прошлюзовано 5963 единицы флота, что составляет 113% к уровню 2019 г. выполнено 5303 шлюзования (114%), перевезено 8866,6 тонн грузов (102,3%).

ПЕРЕВОЗКИ

В НИЖНЕМ ПОБИЛИ РЕКОРД

Волжское пароходство в навигацию 2020 года перевезло рекордные 3,2 млн тонн зерна.

Туда Волжского пароходства в навигацию 2020 года перевезли более **1**3 млн 200 тыс. тонн зерновых грузов. Этот показатель по перевозке зерна стал рекордным за последние 30 лет деятельности судоходной компании.

Преимущественно зерновые грузы доставлялись сухогрузными речными теплоходами (проекта RSD44, «Волго-Дон») и теплоходами река — море (типа «Сормовский», «Русич», «Валдай»», «Волжский», «Нева-Лидер»). Перевозки осуществлялись из терминалов Азово-Черноморского бассейна и Волго-Дона до рейдового порта Кавказ, где происходит перевалка на крупные морские сухогрузы, следующие далее в страны Ближнего Востока, Азии и Африки. Российское зерно закупают более 50 стран мира.

Рубежную трехмиллионную тонну зерновых грузов погрузил и перевез теплоход проекта RSD44 «Капитан Загрядцев».

«В эту навигацию «Капитан Загрядцев» активно и плодотворно работал с зерновыми, — говорит капитан судна Андрей Павлов. — Перевозили груз из портов Волги и Дона в порт Кавказ. Зерно — очень значимый груз, мы работаем на данных перевозках не первую навигацию и относимся к доставке грузов очень ответственно. Все члены экипажа были рады узнать, что именно нам, экипажу теплохода «Капитан Загрядцев», повезло перевести рубежную трехмиллионную тонну зерна».

В эту навигацию росту объемов перевозок зерновых грузов способствовали хороший урожай, спрос на внешних рынках, а также слаженная работа менеджмента и экипажей Волжского пароходства.

Флот Волжского пароходства включает 236 грузовых судов суммарным дедвейтом более 1,4 млн тонн. Объем перевозок по итогам 2019 года — 14,3 млн

Перечень оказываемых услуг включает перевозки навалочных, генеральных, наливных и проектных грузов на внутренних водных путях России, в сообщении «река-море» и международных морских направлениях.



ТРАНЗИТА СТАЛО БОЛЬШЕ

Грузооборот Азово-Донского речного бассейна за 11 месяцев вырос на 7%.

бщий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна внутренних водных путей (ВВП) за январь — ноябрь 2020 года составил 10 млн 240 тыс. тонн, что на 7% превышает показатель аналогичного периода 2019 года.

Объем транзитных грузов увеличился на 9% — до 8 млн 994 тыс. тонн. Внутренний грузооборот сократился на 4% — до 1 млн 246 тыс. тонн.

Судопоток Азово-Донского бассейна ВВП по состоянию на 1 декабря 2020 года составил 7025 судов и составов, в том числе 3496 судов в движении вниз и 3529 ед. флота в движении вверх. Годом ранее было 5972 судна и состава: 2896 в движении вниз и 3076 ед. флота — вверх.

В ноябре 2020 года общий грузооборот в границах Азово-Донского бассейна ВВП увеличился на 47%

в сравнении с соответствующим показателем за аналогичный период 2019 года — до 1 млн 65 тыс. тонн грузов. В номенклатуре грузов преобладали пшеница (31,5%), мазут (16,5%) и судовое топливо (8,4%). Транзитный грузопоток вырос на 58%, до 937 тыс. тонн. Внутренний грузооборот бассейна, напротив, сократился на 4%, до 128 тыс. тонн.

РЕКОНСТРУКЦИЯ

ВДСК: ВТОРОЙ ЭТАП ПРОЙДЕН

Завершен второй этап комплексной реконструкции Волго-Донского судоходного канала.

веден в эксплуатацию объект капитального строительства ФБУ «Администрация «Волго-Дон» «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап» 2 (второй)

В том числе: пусковой комплекс Гидроузел № 7; пусковые комплексы V, III техническое перевооружение насосной станции № 32 (агрегаты №№ 1,2); пусковые комплексы VI, VII, VIII. Насосная станция № 31; пусковой комплекс ІХ. Трубопровод Т-34 насосной станции № 32.

Ввод в эксплуатацию объекта состоялся в сроки, установленные планомграфиком по достижению результатов в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) до 2024 года.

Добавим, работы по реконструкции осуществлялись на территории гидроузла № 7, насосной станции № 31, насосной станции № 32 с трубопроводом Т-34 с 2014 по 2020 год.

ВОЛГО-ДОН: ОТ МЕХАНИКИ ДО ВОРОТ

Оборудование ряда гидроузлов Волго-Донского судоходного канала пройдет реконструкцию.

ГБУ «Администрация Волго-Донского бассейна ВВП» заключило государственный контракт с генеральным подрядчиком ООО «Специальные сварные металлоконструкции» на реконструкцию механического оборудования гидроузлов № 6, № 13 и Николаевского гидроузла Волго-Донского судоходного канала. Контракт заключен по итогам конкурса в рамках реализации федерального проекта

«Внутренние водные пути» КПМИ до 2024 года.

Согласно контракту, реконструкцию пройдет механическое оборудование гидроузлов № 6, № 13 и Николаевского гидроузла Волго-Донского судоходного

Госконтракт предусматривает реконструкцию рабочих двустворчатых ворот гидроузлов № 6 и № 13, а также реконструкцию двух сегментных ворот Николаевского гидроузла. Наряду с этим предусматривается реконструкция другого ответственного оборудования гидроузлов.

Согласно утвержденному графику, работы пройдут с 2020 по 2023 год. Стоимость выполнения работ по контракту составляет 967 млн 316 тыс руб.

Реализация мероприятия должна повысить уровень безопасности и конструктивной надежности гидротехнических сооружений и Волго-Донского судоходного канала в целом.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

ГЛОНАСС ДЛЯ РЕКИ

В Амурском бассейне обновили ЭНК на водных путях протяженностью 464 км.

целью обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Амурского бассейна картографической службой проводилась работа по программе «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы». В общей сложности по разделу «Карта-Река» в бассейне выполнено обновление электронных навигационных карт на водных путях общей протяженностью 464 км.

В течение навигации картографическая служба помогала обстановочным бригадам осваивать внедряемое оборудование «Судовые технологические комплексы «СОК», также были проведены работы по установке и освоению «СКУП» на землесосе «Зея».

В этом году было проведено оплавыва-

ние на внутренних водных путях Амурского бассей-

на электронных навигационных карт, созданных в рамках ФЦП «ГЛОНАСС 2002–2010» и ФЦП «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС 2012–2020» по «Единой временной методике оплавывания ЭНК ВВП», на 1575 км пути.

Отделами картографической службы в межнавигационный период по итоговым изыскательским материалам обновляются корректурные листы лоцманских карт Нижнего, Среднего Амура, реки Уссури для внесения в бумажную лоцманскую карту ГУ-НиО. Запланировано переиздание карт рек Тунгуски — 90 км, Амгунь — 330 км.

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ТЕПЛОХОДЫ ПОДНЯЛИ НА ГОРОДКИ

В Обском бассейне с завершением навигации начался ремонт технического флота.

уда ФБУ «Администрация Обского БВП» по завершении навигации вернулись в ремонтно-отстойные пункты. В осенне-зимний период судоремонта 2020 года запланированы ремонтные работы на 35 судах, всего в судоремонт 2020–2021 работы запланированы на 102 единицах технического флота. В филиалах ФБУ «Администрация Обского БВП» собственными силами выполняется ремонт судовых энергетических установок, движительно-рулевых комплексов, корпусов судов (частичная замена обшивки), а также профилактический ремонт электрооборудования и прочий поддерживающий ремонт судовых систем и механизмов.

Так, в Барнаульском филиале судоремонтом охвачено 14 единиц технического флота. На земснаряде «Обская-103» проекта 23–75 произведен демонтаж черпаковой цепи для последующего восстановления изношенных деталей. На земснаряде «Обский-1006» проекта 23–112 идут работы по наплавке быстроизнашивающихся деталей грунтового насоса, ремонту сосуновой рамы, становой лебедки. Силами экипажей проводится ремонт обстановочных судов проекта 391 «Чибис», «Приток», «Водопад».

В Новосибирском филиале ведутся работы по наплавке быстроизнашивающихся деталей грунтового насоса земснарядов «Васюган» и «Аган» проекта 1–517–03. Производится наплавка гребного вала теплохода «Гряда» проекта 391. Всего ремонтные работы осуществляются на 9 судах технического флота.

В Томском филиале по окончании навигации проводится плановое обслуживание главного и вспомогательных двигателей земснаряда «Николай Асанов» проекта 1–517–03, систем охлаждения, осушения и водоснабжения. Обстановочные теплоходы проекта 391 «Стриж», «Иволга» и «Дрозд» подняты на берег и установлены на городки для частичной замены наружной обшивки корпуса, демонтажа и ремонта движительно-рулевого комплекса.

В Колпашевском филиале подняты на берег и установлены на городки теплоходы «Голубь» проекта 391, и «Орел» проекта 1606 на которых проведен демонтаж движительно-рулевых комплексов, ведется подготовка к частичной замене наружной обшивки корпуса.

Ремонтные работы проводятся по правилам Российского Речного Регистра и под наблюдением специалистов РРР.

XMAO

ФЛОТ — ПО МЕСТАМ

В Сургутском районе водных путей и судоходства с завершением навигации начала работать караванная служба.

В Сургутском районе водных путей и судоходства — филиале ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» начала работу караванная служба. Навигация завершилась на 9 дней позже, чем в прошлом году, из-за аномальной высокой температуры и позднего ледостава.

В настоящее время весь флот в филиале расставлен по своим местам. Начала работу дежурная вахтенная (караванная) служба, основная задача которой — контроль за сохранностью судов, пожарной безопасностью каравана, чистотой акватории затона.

Кроме того, Сургутский филиал готовится к судоремонту. Так, в межнавигационный период крупные работы запланированы на теплоходах «Чиж» и «Ремез». На теплоходе «Чиж» предстоит выполнить ремонт ДРК, вспомогательных механизмов и оборудова-

ния, капитальный ремонт ДВС. На «Ремезе» также отремонтируют ДРК, вспомогательные механизмы и оборудование, установят дизель-генератор, заменят наружную обшивку корпуса.

Всего в межнавигационный период 2020–2021 годов в Сургутском филиале планируется провести ремонт 19 судов.



АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

РАВНЕНИЕ НА МИЛЛИОН!

Алтайский край в 2021 году рассчитывает увеличить речные грузоперевозки до 1 млн тонн.

лтайский край в навигацию 2020 года перевез по рекам 900 тыс. тонн грузов, в следующем году намерен увеличить речные перевозки до 1 млн тонн, сообщил заместитель министра транспорта Алтайского края Дмитрий Коровин журналистам.

«План 2021 года — амбициозный: попытаться выйти на 1 млн тонн грузов», сказал замглавы Минтранса.

«Я думаю, что на следующий год как раз произойдет формирование национального проекта по водному транспорту РФ. Надеюсь, что мы там себя увидим»,— отметил Коровин.

Между краем, бизнесом, занимающимся отправками грузов, и ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» действует трехстороннее соглашение, рассчитанное на развитие водного сообщения на Алтае.

По итогам первого года работы в рамках документа речным флотом в крае было перевезено 430 тыс. тонн грузов, и постепенно эти объемы (за исключением текущего года) увеличивались: в 2016 году отправлено 689 тыс. тонн, в 2017 году — 850 тыс. тонн, в 2018 году — 920 тыс. тонн, в 2019 году — 960 тыс. тонн, в 2020 году — 900 тыс. тонн. Снижение в текущем году связано с пандемией.



В то же время пассажирские перевозки по рекам, напротив, в текущем году выросли на 5%. «По пассажирам динамика такая: в 2019 году перевезено 142 тыс., в этом году — 149 тыс. человек. Здесь — даже положительная динамка, несмотря на санитарно-эпидемиологическую обстановку», — уточнил Коровин.

По словам начальника Барнаульского района водных путей и судоходства филиала ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей» Александра Чуприна, в навигацию 2020 года было задействовано 46 единиц самоходного и несамоходного флота, в основном, техназначения, флот пополнился на шесть единиц: два плавкрана, одна баржа-площадка, один буксирный теплоход, один земснаряд и один путейский теплоход.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ



ЗАКРЫЛИ СЕЗОН РОСТОМ

В Камском бассейне внутренних водных путей навигацию завершили ростом всех показателей, кроме пассажирских перевозок.

Пермский район гидротехнических сооружений и судоходства. Затем в соответствии с утвержденными сроками выведены из эксплуатации Чайковский и Нижне-Камский шлюзы ФБУ «Администрация «Камводпуть» соответственно.

Основные производственные показатели шлюзов за 2020 год: продолжительность навигации — 211 суток, количество шлюзований — 7030 (106% к 2019 г.), пропущено судов — 16084 ед. (109% к 2019 г.), в т.ч. 15 плотов.

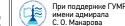
Для выполнения государственного задания и обеспечения безопасности судоходства в навигацию 2020 г. администрация бассейна осуществляла содержание средств навигационного оборудования и гидротехнических сооружений, прово-

дила дноуглубительные работы, русловые изыскания, тральные работы.

Общий объем дноуглубительных работ на транзите составил 1,552 млн кубометров извлеченного грунта. Работы проводились на реках Кама, Белая и Уфа.

В навигацию 2020 года ФБУ «Администрация «Камводпуть» обеспечило содержание в безопасном для судоходства состоянии 3347 км, в том числе 1888 км водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов. На обслуживании навигационных знаков и мониторинге состояния судовых ходов были задействованы 17 обстановочных бригад.

За период навигации 2020 г. в Камском бассейне перевозки грузов составили 15149,5 тыс. тонн (101% к 2019 г.), пассажирские перевозки — 45 999 чел. (48% к 2019 г.)





ЭКСПЕДИЦИЯ



ИЗ МАРМАРИСА ВО ВЛАДИВОСТОК ЧЕРЕЗ АТЛАНТИКУ И ТИХИЙ

Международная экспедиция на яхте «Славянка» стартовала из турецкого порта Мармарис.

еждународная комплексная экспедиция **▲** «Маршрутами русских мореплавателей через два океана» на парусной яхте «Славянка» стартовала из турецкого порта Мармарис 2 декабря 2020 года.

Участники плавания за первые десять суток пересекут Средиземное море и пройдут Гибралтар. Следующий этап экспедиции пройдет в Атлантике через Касабланку (Марокко) и Лас-Пальмас-Гран-Канария (Испания). «Славянка» пересечет Атлантический океан, достигнет берегов Ла Гуайра (Венесуэла), пройдет Панамским каналом и совершит переход через Тихий океан с посещением Гавайев (США) и Акиты (Япония).

Прибытие во Владивосток намечено на 2 апреля 2021 года. За четыре месяца плавания будет пройдено 15 000 морских миль.

Целью похода является плавание на парусной яхте «Славянка» по маршруту Мармарис (Турция) — Владивосток (Россия) через Атлантический и Тихий океаны для увековечения памяти выдающихся людей и значимых событий морского прошлого страны и на основе этого создать условия для развития экспедиционного парусного мореходства в России с участием школьников и долгосрочного международного сотрудничества в области парусного мореплавания.

Организатором экспедиции выступает Центр морской подготовки «Семь океанов» в партнерстве с Морским государственным университетом имени адмирала Г. И. Невельского, ФГУП «Росморпорт» при поддержке Министерства транспорта РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП «Морсвязьспутник», Межрегиональной общественной организации «Морской Арт Клуб», Приморского отделения Русского географического общества — Общества изучения Амурского края, Владивостокского Морского собрания, а также других государственных, общественных и коммерческих организаций.

Парусное судно «Славянка» — 32-метровый парусник, приобретенный ФГУП «Росморпорт» во исполнение поручения президента России об организации на базе Морского государственного университета имени адмирала Г. И. Невельского дальневосточной «Школы под парусами», войдет в учебную флотилию, в составе которой будут два парусника, причем второй будет строиться в нашей стране.

Двухмачтовый парусник назван в честь поселка в Приморском крае, где будет базироваться школа. Российский флаг поднят на судне в конце сентября 2020 года.



НА ЗАНЯТИЯ И В ГОСТИ— ДИСТАНЦИОННО

В Макаровке прошел последний в 2020 году День открытых дверей.

Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова прошел заключительный в 2020 году День открытых дверей, который посетило около 400 человек. В дистанционном формате была озвучена актуальная информация об изменениях в правилах приема в вузы в 2021 году, о направлениях подготовки в вузе бакалавров, специалистов и магистров.

Директор Центра довузовского образования Елена Кремлева ознакомила гостей с основными особенностями предстоящей приемной кампании 2021 года, связанными с изменениями индексов минимального проходного балла, набором вступительных испытаний, количеством бюджетных

Ответственный секретарь по приему в Колледж ГУМРФ Евгения Ежова в своей презентации отметила особенности поступления в колледж и филиалы, средний проходной балл, условия обучения и проживания курсантов, обучающихся по программам



среднего профессионального об-

Для будущих абитуриентов, желающих повысить свой уровень подготовки по общеобразовательным предметам, университет впервые предлагает подготовительные курсы в дистанционном формате, что позволит охватить всех желающих не только в Санкт-Петербурге, но и в других регионах России, а также странах ближнего и дальнего зарубежья.

Посетители университетского интернет-ресурса и канала вуза в Ютубе познакомились с проректором по образовательной деятельности Сергеем Соколовым, директорами институтов «Морская академия» Владимиром Соколовым, Водного транспорта — Юрием Ежовым, Международного

транспортного менеджмента -Кириченко, директором Колледжа ГУМРФ Альбертом Сбитневым, которые подробно рассказали о том, что ждет выпускников к окончанию обучения, какими компетенциями они будут обладать, какие перспективы трудоустройства и карьерного роста их

Вопросы к мероприятию поступали заранее на почту приемной комиссии, в группу в социальной сети Вконтакте. Вопросы продолжали приходить в чат и во время трансляции на канале вуза в Ютубе. Всего поступило более

Добавим, в конце ноября ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова вновь перешел на дистан-

ВЕРНУЛИСЬ ИЗ ПОХОДА С «МИРОМ» И ИКОНОЙ

Макаровка поздравила курсантов, завершивших плавательную практику на паруснике «Мир».

павершилась программа плавательной практики-2020 на борту парусного учебного судна «Мир» у курсантов ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Из морского похода вернулись курсанты Института «Морская академия» и Арктического морского института имени В. И. Воронина — филиала ГУМРФ в Архангельске. Всего 127 курсантов и три руководителя практики. В связи с городскими противоэпидемиологическими мерами пришлось отменить традиционную полномасштабную церемонию торжественной встречи и чествования курсантов.

Тем не менее часть курсантов из АМИ имени В. И. Воронина под надзором руководителя практики Екатерины Ануфриевой и начальника управления внеучебной и воспитательной работы Романа Кузнецова остались верны некоторым курсантским традициям, зародившимся за десятилетия возвращений с «Миром» в родную гавань.

С 2015 года практикантов в плавании сопровождает икона Святого Благоверного Князя Владимира. Ее постоянное место



«прописки» — иконостас Смольного собора, но всегда при отправке в дальние походы эта икона торжественно вручается курсантам, которые после похода возвращают ее. Так и в этот раз курсанты Арктического морского института торжественным крестным ходом под флагом ГУМРФ доставили икону в собор Воскресения Словущего всех учебных заведений — Смольный собор.

Священник Воскресенского Смольного собора — директор Ассоциации содействия духовнонравственному просвещению «Покров» отец Виктор совершил молебен, поздравил с возвращением и благословил курсантов на новые свершения.

В этот же день на базе Колледжа ГУМРФ курсантов приветствовал проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой Александр Горобцов, вручивший лучшим курсантам и руководителям практики почетные знаки ГУМРФ «За дальний поход». Остальные ребята получили памятные значки о прохождении практики на ПУС «Мир» из рук начальника управления по региональному образованию Натальи Тельтевской и директора Колледжа Альберта Сбитнева. Они поздравили курсантов с успешным прохождением практики, пожелав отличного освоения образовательной программы.



