Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№12 15 декабря 2023

Выходит один раз в месяц

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

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

ВОЛЖСКИЙ БАССЕЙН: ИТОГИ С РОСТОМ
СТР. 3

БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ
СТР. 4

ВАС ПРИГЛАШАЮТ НА БОРТ
СТР. 5

РЕКОНСТРУИРОВАЛИ КОМПЛЕКСНО
СТР. 8

СЕМЬ ЛЕТ КАК СЕМЬ ШАГОВ...
СТР. 11

КТО ПОЛУЧИТ СТИПЕНДИЮ СКФ
СТР. 12

Фото с сайта ССК «Звезда»

«ЗВЕЗДНЫЙ», КРУПНОТОННАЖНЫЙ, ДВУХТОПЛИВНЫЙ

Танкер «Восточный проспект» типа «Афрамакс», построенный по заказу «Совкомфлота», передан заказчику.

Судостроительный комплекс «Звезда» передал заказчику танкер «Восточный проспект», построенный для ПАО «Совкомфлот». Танкер успешно прошел ходовые испытания, во время которых экипаж, сдаточная команда и специалисты верфи выполнили испытания главной и вспомогательной силовых установок, систем жизнеобеспечения и навигационного комплекса судна. Все оборудование отработало в штатном режиме.

Нефтеналивные суда типа «Афрамакс» предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. «Афрамаксы» — первые подобные суда, построенные в Российской Федерации. «Зеленые» танкеры спроектированы с соблюдением высоких стандартов по экологической безопасности. Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе — сжиженном природном газе, что соответствует новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей.

«Восточный проспект» — второе судно в серии крупнотоннажных танкеров типоразмера «Афрамакс» нового поколения, построенных по заказу «Совкомфлота» на ССК «Звезда» при финансовой поддержке группы ВЭБ.РФ. Первое судно серии — «Океанский проспект» — пополнило флот СКФ в декабре 2022 года.

Судно ледового класса 1А/1В будет эксплуатироваться в рамках 20-летнего тайм-чартерного договора с ПАО «НК «Роснефть».

Длина танкера — 250 метров, ширина — 44 метра, дедвейт — 114 тыс. тонн, скорость — 14,6 узлов, ледовый класс — ICE-1A.

НУЛЕВОЙ НДС: НЮАНСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Принятый в этом году закон о нулевом НДС для судоремонта, не проработав и полгода, вызвал волну нареканий со стороны бизнеса. Сейчас предприниматели через РСПП пытаются добиться поправок в этот закон.

Судоремонтная отрасль России на фоне международной трансформации судоходства и рыболовства получила уникальный шанс для стремительного развития. Ограничение возможности (вплоть до ее полного отсутствия) российским судовладельцам заходить для ремонта в зарубежные порты моментально подняло спрос на отечественный судоремонт, который, как оказалось, еще не готов к столь массовому наплыву клиентов.

Российский рынок судоремонта морского гражданского флота по итогам 2022 года оценивается экспертами в сумму более 124 млрд рублей.

На нем можно выделить две группы отечественных судоремонтных предприятий. К первой относятся компании, которые специализируются на судоремонте, и для них он является основной сферой деятельности. В их числе: 40 крупных и средних предприятий, которые обладают производственными мощностями и имеют доки, причальные стенки, корпусные мастерские, оборудование и т.д.; 128 — малых и 500 микропредприятий. Именно эта группа компаний выполняет львиную долю работ по ремонту и обслуживанию гражданского морского флота. Вторая группа компаний — предприятия, которые оказывают услуги по судоремонту в числе прочих услуг. Серди них 48 крупных и средних предприятий, 91 — малое и 370 микропредприятий.

Востребованность услуг ремонта судов, особенно на море, велика. Более того, те суда, которые только строятся, также будут требовать ремонта, отмечают опрошенные ИАА «ПортНьюс» участники рынка.

Окончание на стр. 3

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

НАЙТИ ЭФФЕКТИВНЫХ СОБСТВЕННИКОВ

Президент РФ подписал закон об упрощении приватизации имущества речных портов.

Президент РФ подписал закон, упрощающий процедуру приватизации объектов имущества речных портов. Изменения внесены в статьи 20 и 303 ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» и статьи 3 и 53 Кодекса внутреннего водного транспорта.

Напомним, закон призван упростить и ускорить вовлечение в хозяйственный оборот портовых гидротехнических сооружений, в том числе причалов, перегрузочных комплексов и иного имущества, находящихся в государственной или муниципальной собственности, которые не востребованы в качестве объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта или находятся в неудовлетворительном состоянии. При этом инвестор должен взять на себя обязательства по развитию порта в срок, не превышающий 5 лет, и обеспечить восстановление объектов. Критерии отнесения к объектам речного порта, которые находятся в неудовлетворительном состоянии, будут установлены правительством РФ.

В пояснительной записке уточнялось, что эксплуатирующие организации заинтересованы в восстановлении инфраструктуры речных портов и готовы участвовать в приватизации имущества, но длительность этой процедуры является главным препятствием для принятия потенциальными покупателями решений о приобретении объектов. В связи с этим были предложены дополнительные правовые механизмы, чтобы ускорить переход права собственности таких объектов «эффективным собственникам, которые обеспечат их восстановление и надлежащее содержание». Согласно документу, продажа объектов возможна с начальной ценой, равной 1 рублю.

Закон был принят Государственной Думой в третьем чтении 17 ноября 2023 года, одобрен Советом Федерации 22 ноября.

СЕВМОРПУТЬ

БОЛЬШЕ РЕЙСОВ — БОЛЬШЕ ГРУЗОВ

На Севморпути перевозки на субсидируемом маршруте выросли более чем вдвое.

Грузоперевозки на субсидируемом каботажном маршруте по Северному морскому пути в 2023 году выросли более чем в два раза, в сравнении с показателем прошлого года, и превысили 23 тыс. тонн. Об этом в ходе XII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» сообщил заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов. По его словам, в этом году судозаходы совершены в 11 портов, против шести в 2022 году, состоялись три круговых рейса, против двух годом ранее. В 2024 году будет продолжаться работа по оптимизации рейсов, в том числе за счет заблаговременного информирования грузоотправителей.

Как в свою очередь сообщил в ходе конференции коммерческий директор ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (FESCO) Денис Канатаев, в 2023 году транспортная группа отправила по субсидируемому маршруту по Севморпути 300 TEU и 160 рефконтейнеров.

Ранее «Водный транспорт» сообщал, что в 2023 году первый и третий субсидируемые рейсы по СМП выполнял атомный контейнеровоз «Севморпуть», для второго рейса был привлечен теплоход «Северный проект», который прошел по расширенному маршруту: Архангельск — Певек — Владивосток — Магадан — Петропавловск-Камчатский — Певек — Архангельск. Лихтеровоз «Севморпуть» 5 декабря прибыл в порт Санкт-Петербург и тем самым завершил программу каботажных перевозок на текущий год.

ДИЗЕЛЬНЫЙ ВМЕСТО АТОМНОГО

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» планируется в 2024 году заменить дизельным судном.

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» исчерпает свой ресурс в 2024 году, его предполагается заменить судном с рынка на обычном топливе. Об этом в ходе XIII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» сообщил глава ФГУП «Атомфлот» (эксплуатирует судно) Леонид Ирлица. Руководитель предприятия уточнил, на рынке суда с требуемыми характеристиками имеются.

Лихтеровоз «Севморпуть» — единственное в мире ледокольно-транспортное судно с ядерной энергетической установкой, которое было построено на Керченском судостроительном заводе «Залив» им. Б.Е. Бутомы в 1988 году. Имеет мощность 29 МВт и реактор типа КЛТ 40. Судно способно самостоятельно идти по сплошным ровным ледяным полям толщиной до 1 м со скоростью около 2 узлов. Обводы и прочность корпуса позволяют использовать судно в арктическом бассейне под проводкой ледокола, а также в самостоятельном плавании в нетяжелых льдах.

Фото предоставлено пресс-службой ФГУП «Атомфлот»

ВКМСК

ЗНАЧЕНИЯ — РЕКОРДНЫЕ!

Росморпорт за навигацию обеспечил на ВКМСК проходную осадку в 4,5 м.

ФГУП «Росморпорт» обеспечило достижение проходной осадки на Волго-Каспийском морском судоходном канале в 4,5 м с сохранением отдельных участков одностороннего движения судов. В сообщении предприятия отмечается, что в навигацию 2023 года на канале было сосредоточено беспрецедентное количество судов: 18 земснарядов, 7 из которых — собственные суда ФГУП «Росморпорт», и до 40 единиц вспомогательного и обеспечивающего флота.

По оперативным данным, объем дноуглубления в 2023 году составил 10 млн куб. м. В течение года объем корректировался по результатам проведения повторных промеров на лимитирующих участках и анализа фактических габаритов канала.

На сегодняшний день дноуглубление ведется на некоторых участках, подверженных повторной заносимости вследствие осенних штормов. Также предприятие приступило к подготовке флота для проведения ремчерпания в 2024 году.

В рамках комплексных мероприятий по развитию канала предприятием также выполняются работы по строительству на четырех участках защитных сооружений, препятствующих заносимости ВКМСК, а также разгрузочного канала. Длина защитных сооружений, представляющих собой мягкие полипропиленовые контейнеры (геобэги), наполненные извлеченным при ремонтном дноуглублении грунтом, составила 7,5 км.

В сообщении уточняется, что в предыдущие годы объем дноуглубления на ВКМСК составлял чуть более 3 млн куб. м, в 2022 году — 5 млн куб. м. Объемы извлекаемого грунта возросли в связи с падением уровня Каспийского моря на 20 см в год в течение трех лет подряд.

Фото с сайта ФГУП «Росморпорт»

Масштабные работы по развитию ВКМСК выполнены в соответствии с поручением Президента Российской Федерации Владимира Путина.

Как сообщалось ранее, министр транспорта Виталий Савельев на совещании, которое с членами правительства провел президент РФ Владимир Путин, назвал дноуглубительные работы на ВКМСК «самыми масштабными» за всю историю.

«В целях развития перевозок по международному транспортному коридору «Север — Юг» и обеспечения прохода судов осадкой 4,5 м на ВКМСК выполнены самые масштабные работы за всю историю этого водного пути, объем выбранного грунта составил рекордное значение — более 10 млн кубов, что в два раза больше показателя прошлого года и в три раза больше показателей 2021 года»,— сообщил министр.

7 КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»
27–28 ФЕВРАЛЯ 2024 МОСКВА, ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА РФ

Организатор: PortNews
Генеральный партнер: РОСМОРПОРТ
Партнер: Гидрографическое предприятие Росатом
При поддержке: Федеральное агентство морского и речного транспорта, Росатом
Генеральный медиа-партнер: ГидроТехника
Медиа-партнеры: ПортНьюс, Российское судоходство, Водный транспорт, Морбаза
РЕГИСТРАЦИЯ НА КОНГРЕСС УЖЕ ОТКРЫТА. КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ОГРАНИЧЕНО
Зарегистрируйтесь через своего менеджера или через форму регистрации на сайте:

НУЛЕВОЙ НДС: НЮАНСЫ РЕАЛИЗАЦИИ

Начало на стр. 1

ПРОБЛЕМЫ...

Сложностей в судоремонте хватает. Помимо высокого дефицита судоремонтных мощностей в России, можно отметить и другие схожие с судостроительной отраслью вопросы, ставшие почти риторическими, — это острая необходимость импортозамещения судового оборудования, доступных дешевых денег для развития судоремонтных предприятий и серьезная нехватка квалифицированных кадров.

К относительно быстро решаемым проблемам судоремонтников можно отнести низкую эффективность принятых государством мер господдержки отрасли. Ранее судоремонт не облагался НДС, но лет 10 назад данная мера была отменена. Затем по настоятельным просьбам судоремонтников нулевой НДС вернули, назвав это отраслевой мерой господдержки.

«Создание новых предприятий и модернизация существующих мощностей невозможны без государственного стимулирования и введения специализированных мер поддержки, одной из которых является нулевой НДС. При этом принятый механизм вызывает опасения у действующих игроков рынка и тех, кто готов вложить в него значительные средства, — комментирует председатель совета директоров АО «Нордик Инжиниринг» Николай Шабликов. — На протяжении нескольких месяцев активно обсуждается на разных площадках необходимость корректировки действующей нормативной базы в части увеличения сроков инвестиционного соглашения, расширения объектов и целей, на которые планируется тратить деньги в рамках данных инвестсоглашений, увеличения срока действия соглашения и многое другое».

По закону обнуление ставки НДС для судоремонтного предприятия станет возможным только при заключении предприятием с Минпромторгом России инвестиционного соглашения о модернизации собственных мощностей за свои деньги в течение 7 лет. Размер собственных вложений в производство должен составлять не менее 20% суммарного оборота от деятельности по судоремонту по итогам предыдущего года.

Решение об обнулении НДС для судоремонтных предприятий — ожидаемый и позитивный шаг, но условия предоставления этой меры господдержки вызывают очень много вопросов у частного бизнеса.

Проблемные вопросы практической реализации закона обсуждались в сентябре в рамках круглого стола на судостроительной выставке «Нева» и на конференции «Судоремонт, модернизация, комплектующие» (дискуссии были организованы медиа-группой «ПортНьюс»).

К недостаткам принятого закона были отнесены:

• короткие сроки принятия решения по заключению инвестсоглашений (один год), короткие сроки инвестсоглашений (семь лет недостаточно для окупаемости инвестиций);

• отсутствие критериев эффективности инвестиций, предъявляемых к предприятиям;

• ограниченные возможности участия небольших предприятий, для которых проблематично изъять 20% средств из оборота;

• отсутствие ясности в части возмещения НДС при использовании поставщиками оборудования различных налоговых режимов;

Графика ИАА «ПортНьюс»

• отсутствие правовой определенности условий инвестиционного соглашения, в том числе в части штрафных санкций.

Все это препятствует в полной мере реализации очень важной и актуальной меры поддержки судоремонта.

... И РЕШЕНИЯ

По итогам отраслевых дискуссий 24 октября прошло заседание Комиссии РСПП по рыбному хозяйству и аквакультуре, на которой по инициативе ее председателя, главы ВАРПЭ Германа Зверева проблема обсуждалась с участием судоремонтников, региональных властей и профильных ведомств. По его итогам президент РСПП Александр Шохин направил письма в адрес заместителя председателя правительства Российской Федерации — министра промышленности и торговли Дениса Мантурова и в адрес министра финансов России Антона Силуанова с просьбой о доработке отраслевого законодательства в сфере судоремонта на основании предложений профильной комиссии.

Предлагается увеличить срок заключения инвестиционного соглашения с 7 до 15 лет и возможность его заключения продлить после 31 декабря 2024 года. Увеличение срока действия инвестиционного соглашения будет стимулировать развитие малых и средних предприятий, уверены в РСПП.

Предложено также рассмотреть возможность заключения инвестиционного соглашения с вновь создаваемыми организациями (работающими на рынке менее трех лет). Также предложено подтверждать опыт и квалификацию компании — претендента на заключение инвестиционного соглашения путем предоставления документов классификационного общества.

Бизнес-сообщество просит снизить размер инвестиционных вложений в модернизацию производственных средств с 20% до 10–15% и разрешить инвестировать не только в собственные производства, но и в объекты, находящиеся в долевой собственности и в долгосрочной аренде.

В РСПП отмечают, что нулевой НДС будет востребован далеко не всеми судоремонтными предприятиями, поскольку даже обновленный закон будет нести в себе определенные риски.

Так, судовладельцы — заказчики судоремонтных услуг при заключении соглашений на ремонт судна с верфью, которая работает с нулевым НДС, не смогут получить соответствующие вычеты.

Если заказчик судоремонта оплатит аванс с учетом НДС 20% (до момента заключения инвестиционного соглашения судоремонтной верфью), то в последующем у него возникнет обязанность восстановить излишне принятый к вычету авансовый НДС.

«Возможность принятия входящего НДС к вычету будет иметь положительный эффект только для тех предприятий, значительная доля поставщиков которых являются плательщиками НДС. В иных случаях, если судоремонтное предприятие будет закупать товары (работы, услуги) у контрагентов, не являющихся плательщиками НДС (например, иностранными компаниями или компаниями на УСН), сохранение возможности принимать входящий НДС к вычету не будет иметь значения для такого судоремонтного предприятия. Таким образом, при решении вопроса о целесообразности применения данной меры поддержки предприятие должно принимать во внимание состав его основных поставщиков», — отмечают в РСПП.

Надежда Малышева

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Фото с сайта Росморречфлота

ВОЛЖСКИЙ БАССЕЙН: ИТОГИ С РОСТОМ

Рост грузовых перевозок по итогам года в Волжском бассейне составил около 5%, пассажирских — 38%.

В Волжском бассейне — крупнейшем по интенсивности судоходства в европейской части РФ — за навигацию перевезено 40,5 млн т грузов, что на 4,74% больше, чем в предыдущем году. Больше всего перевезено зерновых — более 2 млн т (+130,7%). На четверть выросли перевозки металлолома. На уровне прошлой навигации — перевозки соли и строительных грузов.

Пассажирские перевозки, по информации ФБУ «Администрация Волжского бассейна», показали еще более существенный рост, достигнув отметки в 2 млн человек, что на 37,92% больше прошлогоднего показателя.

Общая протяженность внутренних водных путей в границах Волжского бассейна в навигацию 2023 года составила 9252,3 км, из них 9235,8 — федеральные водные пути и 16,5 — региональные водные пути.

В соответствии с государственным заданием на 2023 год и плановый период 2024–2025 годов для судоходства были открыты 4233,1 км водных путей, из них с гарантированными габаритами 3445,2 км.

ВДСК: В СВЕТЕ СУДОХОДНОЙ ОБСТАНОВКИ

Грузоперевозки на Волго-Донском судоходном канале за навигацию выросли на 4,5%.

Проходом каравана из трех судов: буксиров «Инженер Л. Г. Смирнов», «Борис Сафонов» и объекта DSK-1 двойным шлюзованием, проследовавших от Ростова-на-Дону до выхода из шлюза № 1 ВДСК, 10 декабря завершилась навигация на Волго-Донском судоходном канале.

Объем перевозок грузов водным транспортом составил 10 млн 469 тыс. тонн, что на 4,5% больше показателя навигации 2022 года (10 млн 21 тыс. тонн).

За навигацию выполнено 57274 шлюзований (+0,6% к уровню 2022 г.). Количество пропущенных по бассейну судов составило 8246 ед. (+6,5% к уровню прошлого года).

Фактические сроки действия судоходной обстановки на магистральных внутренних водных путях составили 250 суток.

Государственное задание по содержанию водных путей выполнено по всем показателям. На участке протяженностью 311 км от Волгограда до Волгодонска обеспечены гарантированные глубины магистрального водного пути.

Из 2187,5 км внутренних водных путей бассейна 442 км имеют гарантированные габариты судовых ходов, из которых 302 км оборудованы освещаемой судоходной обстановкой, 125 км оборудованы знаками судоходной обстановки отражательного действия. 15 км оборудованы неосвещаемой обстановкой.

Путевые работы по содержанию внутренних водных путей выполнены в полном объеме. Объем дноуглубительных работ для обеспечения гарантированных габаритов составил 247,32 тыс. м^3.

Работы по содержанию внутренних водных путей, судоходных гидротехнических сооружений и навигационно-гидрографическому обеспечению выполнялись судами технического флота. Работали 8 обстановочных судов, 3 земснаряда со вспомогательным флотом, 5 плавучих кранов, 4 карчекрана для дноочистительных работ и 3 русловые изыскательские партии.

Фото с сайта Росморречфлота

№12
15 ДЕКАБРЯ 2023
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЭЛЕКТРОСУДА

Стоп-кадр видео из Telegram-канала Sitronics Group

БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ

В России первые прошли испытания автономного речного электросудна.

Sitronics Group провела на верфи Emperium (Ленинградская область) первые в России испытания автономного речного электросудна. Эксперимент состоялся: электросудно прошло по заданной траектории и осуществило маневры разворота без управления капитаном.

По словам президента Sitronics Group Николая Пожидаева, к лету 2024 года компания сможет выйти на серийное решение автономных электросудов.

Специалисты адаптировали программное обеспечение собственной разработки для речного транспорта и установили необходимое оборудование. Изначально технология создавалась для морских судов.

Во время испытаний разработчики проверили несколько систем: автономную навигационную систему (АНС), которая прокладывает маршруты, принимает решения о необходимости расхождения судна с препятствиями, изменения траектории его движения или остановки; систему координированного управления, анализирующую данные АНС и принимающую решение об автоматическом выстраивании необходимых параметров работы систем управления; оптическую систему анализа, которая передает видеоизображение с судна в центр управления или координации движения речного судна.

Кроме того, испытана система компьютерного зрения, которая оценивает обстановку в 360°. Обнаруженные объекты идентифицируются и наносятся на электронную карту. Работа системы позволяет оператору подключиться к судну и при необходимости взять управление в дистанционном формате на себя. Инерциальная навигационная система обеспечивает точное позиционирование самого автономного судна на реке.

ЛЕДОКОЛ

МЕЛКО СИДИТ, МОЩНО ИДЕТ

В Петрозаводске заложили киль мелкосидящего ледокола нового поколения.

Под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства ведется строительство второго мелкосидящего ледокола нового поколения проекта 22740М. Церемония закладки прошла на производственной площадке Онежского судостроительно-судоремонтного завода.

Судно будет выполнять ледокольные операции, буксировку в ледовых условиях и на чистой воде, участвовать в поисково-спасательных операциях и операциях по ликвидации аварийных разливов нефти, оказывать помощь в тушении пожаров на судах и береговых сооружениях. На кормовой рабочей палубе оно сможет перевозить генеральные грузы в двадцатифутовых контейнерах.

Ледовый класс Icebreaker6 и системы пневмообмыва корпуса позволят судну преодолевать непрерывным ходом ровный сплошной однолетний лед толщиной до 1 м при движении как носом, так и кормой вперед. Судно будет отличать высокая маневренность и управляемость, ход обеспечат две винторулевые колонки и гребная установка, которая включает винт фиксированного шага и линию валопровода, соединенную с гребным электродвигателем.

Малая осадка даст возможность работать в замерзающих морях с небольшой глубиной и на внутренних водных путях. Ледокол будет эксплуатироваться в период навигации в Азовском море, Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК), а также при необходимости в других морских бассейнах.

Суда проекта 22740М — это первые ледоколы, которые строятся на производственных мощностях Онежского ССЗ, и самые мощные в России мелкосидящие ледоколы (мощность на винтах составит 6 МВт). Проект разработан ЦКБ «Лазурит». Строительство ведется по заказу ФГУП «Росморпорт».

Фото с сайта ОССЗ

Длина судна составит 78,1 м, ширина — 16,8 м, высота борта — 4,8 м; осадка — 3,2 м, валовая вместимость — 2839; автономность по запасу топлива — 15 суток, скорость хода на чистой воде — 14 уз. Символ класса: КМ ⍟ Icebreaker6 [2] AUT1-ICS OMBO FF3WS EPP ECO BWM (T) CONT (deck) DE-Tier III A-Thruster(E).

«ГИБРИДНАЯ» РАЗРАБОТКА «ЭМПЕРИУМА»

На верфи «Эмпериум» планируют строить гибридные суда проекта «Москва 2.0».

Строительство гибридных прогулочных судов проекта «Москва 2.0», способных в том числе работать на электротяге, начнется в 2024 году по заказу компании «ВодоходЪ». Сейчас технический рабочий проект выполнен на 80%. Обеспечение зарядной инфраструктуры под эти суда прорабатывается в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде, Уфе и Перми. Об этом рассказал генеральный директор компании «ВодоходЪ» Ришат Багаутдинов на Международном транспортном форуме и выставке «Транспорт России — 2023».

По информации компании, суда будут строиться на верфи «Эмпериум» в Ленинградской области. В перспективе планируется серия из 25 судов проекта «Москва 2.0».

«Москва 2.0» — это инновационное судно гибридного типа, оснащенное технологиями и материалами, которые обеспечивают высокую эффективность и экономичность эксплуатации. Гибридный тип судна позволит увеличить возможности для использования судов проекта в разных регионах и при различных метеорологических условиях.

Основные характеристики и размерения: класс — РКО Р1,2 А СИЭ (АБ); габаритная длина — 33,3 м; габаритная ширина — 8 м; высота борта на миделе — 2,05 м; максимальная высота борта — 2,25 м; осадка — 1,2 м, крейсерская скорость — 6,5 узла (12 км/ч); емкость аккумуляторных батарей — не менее 550 кВт; количество и мощность ВРК — 2×200 кВт; экипаж — 10 человек; пассажировместимость — 130 человек. Материал корпуса выполнен из стали и алюминия.

Рис. предоставлен компанией «ВодоходЪ»

СУХОГРУЗЫ

ПОСЛЕДНИЕ В СЕРИИ

«Красное Сормово» завершило серию из 11 сухогрузов проекта RSD59.

Завод «Красное Сормово» отправил последние сухогрузы серии из 11 судов проекта RSD59 в Ростов-на-Дону, где пройдет передача заказчику. Затон предприятия покинули суда с заводскими номерами 35, 36, 37, 38, 39, 40.

«На сегодняшний день завод «Красное Сормово» является лидером по количеству построенных судов проекта RSD59 среди отечественных судостроительных предприятий. Сухогрузы проекта зарекомендовали себя как надежные суда с отличной маневренностью и большой вместимостью трюмов», — отмечается в сообщении пресс-службы завода.

Сухогрузы проекта RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Фото из Telegram-канала завода «Красное Сормово»

Основные параметры судов проекта: длина — 140,88 м; ширина — 16,98 м; высота борта — 6 м; дедвейт река/море — 5128 т / 7535 т; объем грузовых трюмов — 11292 м; количество трюмов — 2; осадка река/море — 3,6 м / 4,53 м.

ПАССАЖИРСКОЕ

ИЗ ПОСТЕЛИ — НА СТАПЕЛЬ

На «Красной Кузнице» установили на стапель второе судно проекта РЕГК.126.

Архангельский филиал «Судоремонтный завод «Красная Кузница» АО «Центр судоремонта «Звездочка» установил на стапель корпус второго пассажирского судна ледового класса проекта РЕГК.126. Таким образом, на стапелях блока цехов предприятия установлены корпуса двух из четырех судов серии.

Корпус второго судна выгружен из постели — специальной конструкции для сборки и сварки секций — для установки на стапель. Производится обварка наружной обшивки корпуса, стыковка носового и кормового блоков, изготавливаются фундаменты под монтаж оборудования.

Корпус первого судна полностью сформирован, смонтированы внутренние выгородки и бортовые секции надстройки. Ведутся загрузка и монтаж оборудования и арматуры.

Параллельно изготавливаются системы трубопроводов обоих судов, детали валопроводов и рулевых устройств.

Также ведется подготовка к началу формирования корпуса третьего судна. Уже изготовлены секции переборок и палуб, загнуты скуловые листы обшивки. Производится дефектация конструкций постели, после ремонта в ней начнется формирование третьего корпуса.

Напомним, закладка головного судна проекта РЕГК.126 на верфи состоялась 29 июня 2022 года. Всего «Красная Кузница» построит четыре судна данной серии. Три — для сообщения жителей островных территорий Архангельска (по 100 мест), одно — для левобережья Онеги (на 65 мест). При разработке проекта были учтены климатические особенности региона. Ранее сообщалось, что первые два пассажирских судна ледового класса будут сданы в 2024 году, еще два — в 2025 году.

Заказчиками выступили АО «Машпромлизинг» и ГБУ Архангельской области «Региональная транспортная служба». Средства на строительство выделяются в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы», а финансирование осуществляется в рамках программы лизинга морских и речных гражданских судов АО «ОСК» при участии Минпромторга России.

ФОРУМ

ВАС ПРИГЛАШАЮТ НА БОРТ

В настоящее время регулярные перевозки пассажиров водным транспортом в России осуществляют около 350 судов (в том числе более 65 скоростных) по 250 маршрутам.

В соответствии с Транспортной стратегией РФ до 2030 года сегодня перед региональными и федеральными властями стоит задача повышения роли данного вида транспорта в жизни населения. Этому вопросу была посвящена отдельная сессия в рамках форума «Общественный транспорт», проводимого Российским союзом промышленников и предпринимателей совместно с Государственной транспортной лизинговой компанией.

Модерировала мероприятие А. А. Исаева — директор по судоходной политике Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», председатель Общественного совета при Росморречфлоте, выступившая с докладом о текущем состоянии регулярных перевозок пассажиров морским и внутренним водным транспортом. Спикерами выступили: К. О. Анисимов — заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта, А. Р. Чумарин — генеральный директор акционерного общества «Северречфлот», Д. В. Куклин — заместитель директора Санкт-Петербургского государственного казенного учреждения «Агентство внешнего транспорта», В. В. Якунчиков — директор научно-образовательного центра морского, внутреннего водного транспорта и технологий автономного судовождения Российского университета транспорта.

НУЖЕН НОВЫЙ ФЛОТ

Если говорить о динамике перевозок внутренним водным и морским транспортом, то в XXI веке максимум был достигнут в 2001 году, когда пассажиропоток составил 27,4 млн. Долгие годы перевозки морем не превышали 1 млн человек. Но в 2014 году был достигнут семикратный прирост, а в 2016-м количество пассажиров на море и реке практически сравнялось на уровне 13,5 млн и 13 млн человек, соответственно. В 2018 году, после открытия автодорожной части Крымского моста, перевозки пассажиров морем сократились.

«Регулярные перевозки морем осуществляются в таких регионах, как Мурманская, Архангельская, и Сахалинская области, Камчатский, Приморский, Краснодарский и Красноярский края, Крым, Чукотский автономный округ, и в других. При этом используются как пассажирские, так и грузопассажирские суда различных проектов. В 2022 году объем перевозок морем превысил 4,5 млн человек, из них подавляющее большинство — 4,4 млн было перевезено на каботажных линиях», — говорит Анна Исаева.

Объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом за последние 10 лет достигал максимума в 2016 году — 13,5 млн человек. И с тех пор сокращается. Так, в 2022 году показатель составил 10,5 млн, а по итогам семи месяцев 2023 года — 5,8 млн, что несколько ниже уровня прошлого года.

Основные причины сокращения — старение и выбытие флота, недостаточные темпы его обновления, проблемы с причалами.

Весной этого года правительство Ямало-Ненецкого автономного округа совместно с Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Российская палата судоходства» проанализировали данные о потребностях субъектов РФ в обновлении пассажирского флота. За основу была взята информация, полученная от 57 регионов. Анализ показал: до 2030 года для субъектов России необходимо построить свыше 140 пассажирских судов различного класса, а также более 100 плавучих причалов (дебаркадеров и понтонов). Есть необходимость строительства, реконструкции и капитального ремонта не менее 55 стационарных причальных сооружений и открытия не менее 68 новых морских линий и речных маршрутов для улучшения транспортного обслуживания населения.

Росморречфлот в свою очередь оценивает потребности регионов в судах на ближайшие 10 лет в 680 ед., из которых примерно половина — пассажирские (в том числе круизные и туристические).

«Цифры, показывающие потребность в судах, разнятся. У нас был мартовский опрос, Росморречфлот проводил свой анализ позже. За короткий период — рост в два с половиной раза, что говорит о востребованности данного вида транспорта», — считает Анна Исаева.

ЭКОЛОГИЧНО И БЫСТРО

Одно из преимуществ водного транспорта — сокращение времени в пути. Это наиболее актуально для населенных пунктов, расположенных вдали от мостовых переходов, а также для крупных городских агломераций. Так, для Москвы маршрут по Химкинскому водохранилищу от Северного речного вокзала до Захарково, по сравнению с другими видами транспорта, сокращает время в пути в 4–6 раз.

При этом если в крупных городах европейской части России водный транспорт дополняет другие виды, то для регионов Крайнего Севера и приравненных к нему местностей в условиях отсутствия автомобильных и железных дорог он становится безальтернативным. Чрезвычайную социальную значимость перевозки водным транспортом имеют и для островных территорий, таких как Сахалин, Курилы, Диксон, Кижи.

Сегодня регионы, заинтересованные в развитии водного транспорта в качестве общественного, обновляют флот, заказывают новые современные суда, при проектировании которых учитываются нужды маломобильных граждан. Кроме того, в 2023 году в Москве и Красноярске появились новые маршруты, обслуживаемые электросудами, что делает данный вид транспорта еще более экологичным.

По словам заместителя руководителя Росморречфлота Константина Анисимова, на Волге развитием водного пассажирского сообщения сегодня занимаются в основном три компании. Это «Водолет» (Нижегородская область), «Флот РТ» (Татарстан) и Чебоксарский речной порт (Чувашия). Данные компании занимаются как перевозками внутри своих регионов, так и за их пределами, осваивая межрегиональные маршруты. «Параллельно идет работа по выделению финансирования. Предполагается, что 2/3 стоимости билета будет субсидироваться из региональных бюджетов, а 1/3 — из федерального. Пока что это касается только маршрутов на Волге, но постепенно мы перейдем и на другие регионы. Кроме того, некоторые субъекты РФ сообщили, что пока что справляются самостоятельно, без федерального финансирования», — рассказал Константин Анисимов.

Анна Исаева в свою очередь уточнила, что инфраструктурные издержки для освоения пассажиропотока на водном транспорте в разы меньше, чем для других видов транспорта, в том числе железнодорожного.

КСТАТИ

Президентом России Владимиром Путиным 30 июля 2023 года был подписан перечень поручений по развитию судоходства. Часть из них касается мер, которые необходимо предпринять для развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом. Так, правительству РФ совместно с руководством заинтересованных субъектов поручено разработать маршрутную сеть на Единой глубоководной системе европейской части России, определить основные пункты посадки/высадки пассажиров, потенциальные объемы перевозок, необходимое количество и типы судов, принять решения, направленные на развитие инфраструктуры внутренних водных путей и портов, включая объекты зарядной инфраструктуры.

Фото с сайта «ВодоходЪ Экспресс»

Кристина Ткачева

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ

ПОТРЕБНОСТИ РАСТУТ

Пассажирские перевозки в России к 2030 году увеличатся до 19 млн человек.

Потребность в строительстве нового пассажирского флота в России составляет 360 единиц. Об этом в ходе «Транспортной недели — 2023» в Москве сообщил заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай. По словам заместителя министра, в том числе речь идет о строительстве электросудов и круизных лайнеров.

В соответствии с приведенными данными, к 2030 году пассажирские перевозки в России увеличатся более чем в 2 раза — до 19 млн человек.

Напомним, в декабре 2022 года президент РФ Владимир Путин поручил правительству обеспечить за счет средств ФНБ софинансирование строительства до 2027 года гражданских судов водного транспорта. Кабмин в феврале 2023 года подготовил паспорта инвестпроектов по строительству 260 единиц водного транспорта, включая 73 пассажирских.

Также добавим, что пассажирские перевозки по рекам России в 2022 году выросли на 5,8% — до 9,1 млн человек, пассажирские перевозки морским транспортом упали на 24,3% — до 3,4 млн человек.

ЗАКОНТРАКТОВАНО ГТЛК

По заказу ГТЛК сейчас строятся 44 пассажирских судна.

Государственная транспортная лизинговая компания законтрактовала 82 судна в рамках стартовавшей в 2023 году программы строительства гражданского флота с финансированием из Фонда национального благосостояния. Об этом на сессии «Пассажирские перевозки по речным магистралям России: новый импульс развития» в рамках «Транспортной недели — 2023» в Москве сообщил заместитель генерального директора ГТЛК Владимир Добровольский.

«Большой спрос на пассажирские суда, поэтому стараемся контрактовать сейчас те суда, которые были в плане на 2024–2025 годы. Так… объявили конкурс на 19 скоростных судов: четыре «Метеора» на Зеленодольском заводе, также «Метеоры» и «Валдаи» на ЦКБ им. Алексеева… В общей сложности планируем заказать 39 пассажирских судов в ближайшие пару месяцев», — сказал представитель лизинговой компании.

Он добавил, что по заказу ГТЛК в настоящее время строятся 44 пассажирских судна, из которых 30 будет спущено на воду в 2024 году. В том числе компания активно инвестирует в электросуда и круизный флот.

ГТЛК также намерена принимать активное участие в реализации новой программы развития пассажирского флота, предполагающей строительство 200 судов с 2025 года.

НУЖНА РЕНОВАЦИЯ

Программа реновации речного круизного флота позволит сохранить сегмент «трехзвездочного» туризма.

На программу реновации речного круизного флота целесообразно выделить 1,5–2 млрд рублей из средств Фонда национального благосостояния. Такое мнение на сессии «Пассажирские перевозки по речным магистралям России: новый импульс развития» в рамках «Транспортной недели — 2023» высказал генеральный директор судоходной компании «ВодоходЪ» Ришат Багаутдинов.

По его словам, эти средства могли бы предоставляться на условиях льготного лизинга под 2,5% годовых на 15 лет. Это позволило бы проводить реновацию круизного флота в трехзвездочном сегменте, поскольку строительство новых судов в данном классе нерентабельно.

При этом компания строит и новый круизный флот. Так, три круизных судна типа «Карелия» планируется ввести в эксплуатацию в 2025–2026 годах. Кроме того, разработан проект гибридного судна «Байкал».

Глава компании также рассказал о планах запуска электросудов в 2024 году в Перми и Ярославле и разработке проекта нового гибридного судна «Москва 2.0». Интерес к запуску судов данного проекта уже выразили Москва, Санкт-Петербург, Пермь и Нижний Новгород.

Фото судоходной компании «ВодоходЪ»

№12
15 ДЕКАБРЯ 2023
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ИНФРАСТРУКТУРА

Фото с сайта Росморречфлота

СУБСИДИИ НА ОБЕ ГОЛОВЫ

На реке Вытегре приступили к капремонту шлюза № 2.

Вологодская область. Администрация «Волго-Балт» дала старт капитальному ремонту верхней и нижней голов шлюза № 2 на реке Вытегре. Сейчас ведутся подготовительные работы в рамках обновления железобетонных конструкций шлюза, входящего в состав Белоусовского гидроузла на трассе Волго-Балтийского водного пути.

Уже завершена стыковка шпунтовых свай перед их погружением для устройства шахты на левом устое. На правом устое организована шахта, смонтирован распределительный пояс верхнего яруса, производится подъем грунта. Под строительный городок подготовлено основание: произведено уплотнение, уложены геотекстиль и щебень.

На объекте предусмотрена отсыпка грунтовой перемычки в верхнем подходном канале шлюза объемом около 17 тыс. куб. м для последующего капремонта железобетонных конструкций верхней головы. Сейчас прокладывают проезд к грунтовой перемычке.

Капитальный ремонт верхней и нижней голов шлюза № 2, который проводится за счет целевой федеральной субсидии, планируется завершить в апреле 2024 года. Он повысит уровень безопасности и технического состояния шлюза.

Шлюз № 2 Волго-Балтийского канала, построенный в 1961 году,— судоходный однокамерный шлюз между 869,7 и 868,4 км Единой глубоководной системы. Входит в состав Белоусовского гидроузла. Территориально находится в Вологодской области на реке Вытегре между Вытегорским и Белоусовским водохранилищами.

НА ВОЛХОВЕ СНЯЛИ СНО

В Новгородском РВПиС Волго-Балта завершили разоружение береговых и снятие плавучих знаков.

Новгородская область. С завершением навигации в Новгородском районе водных путей и судоходства (РВПиС) Волго-Балтийского бассейна обстановочные бригады приступили к сплошному снятию плавучих знаков и разоружению береговых знаков.

Фото из Telegram-канала Росморречфлота

В эту навигацию судоходная обстановка содержалась на 710 км, в том числе 569 км — с гарантированными габаритами судовых ходов. Средства навигационного оборудования содержали шесть обстановочных бригад.

В этом сезоне на реке Волхов была установлена первая категория внутренних водных путей — с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой навигационной обстановкой. Ее обслуживают два филиала ФБУ «Администрация «Волго-Балт»: Новгородский и Невско-Ладожский РВПиС. Третий год подряд технический флот двух филиалов был задействован в дноуглубительных и дноочистительных работах на участке от Волховского шлюза до Старой Ладоги для достижения глубины 2,4 м.

ИТОГИ НАВИГАЦИИ

ТЫСЯЧИ СУДОВ, МИЛЛИОНЫ ТУРИСТОВ

В пределах Волго-Балтийского бассейна за минувшую навигацию осуществлено 18,7 тыс. рейсов судов.

В Волго-Балтийском бассейне пассажирские перевозки круизным флотом увеличились, по сравнению с прошлым годом, на 23% и составили более 350 тыс. человек.

Плановый срок завершения работы шлюзов и средств навигационной обстановки Волго-Балтийского бассейна в 2023 года был установлен на полночь 21 ноября. Но в связи с заявками судовладельцев работа шлюзов была продлена на несколько дней для прохода транзитных судов и барже-буксирных составов, не успевших прибыть в пункты выгрузки или к местам зимнего отстоя. В общей сложности за навигацию 2023 года в пределах бассейна осуществлено 18,7 тыс. рейсов судов. Показатель грузоперевозок сохранился, по данным Росморречфлота, на уровне предыдущего года. При этом объем перевезенных нефтепродуктов вырос на 25%.

Услугами компаний, осуществляющих перевозки на скоростном и экскурсионно-прогулочном флоте на водных объектах в Санкт-Петербурге, воспользовались 3,7 млн туристов. Количество судов, прошедших по реке Неве в разведенные пролеты мостов, увеличилось на 5%, по сравнению с прошлым годом.

На Волховском шлюзе навигация завершилась 30 октября. Количество пропущенных судов увеличилось на 18%. За этот сезон был отмечен рост на 20% пассажирских перевозок в Великий Новгород по реке Волхов. Во многом это связано с запуском скоростной линии, проходящей через озеро Ильмень по маршруту Великий Новгород — Взвад и обратно. Скоростным судном типа «Восход» (проект 352) за три летних месяца воспользовались более 3,5 тыс. пассажиров, совершено 168 рейсов.

На Волго-Балте выполнено более 31,8 тыс. циклов шлюзований, прошлюзовано почти 57,4 тыс. судов.

В 2023 году в ФБУ «Администрация «Волго-Балт» эксплуатировалось 196 судов и плавучих объектов собственного флота, из которых 127 единиц было отремонтировано в межнавигационный период. В том числе был произведен капитальный ремонт штангового земснаряда «СЗ-111» (проект 721А). В навигацию было введено в эксплуатацию новое обстановочное судно проекта 3502 «Гидротехник Петрашень». На 90 судах администрации были введены в эксплуатацию системы контроля расхода топлива.

ЦИФРА

ЭНК ДЛЯ ЛАДОГИ

Sitronics KT завершила электронные навигационные карты Ладожского озера.

Sitronics KT завершила реализацию трехлетнего проекта «Карта-озеро», итогом которого стали современные электронные навигационные карты Ладожского озера. В рамках проекта Sitronics KT провела комплексные гидрографические и топографо-геодезические работы на акватории, космическую съемку береговой полосы, создала и верифицировала ЭНК общей площадью 19 тыс. кв. километров.

Актуальные высокоточные ЭНК Ладожского озера создавались на основе результатов проведения съемки дна всей площади озера с использованием однолучевых и многолучевых эхолотов. В итоге были созданы цифровые базы данных навигационной информации для обеспечения безопасного и оптимального движения судов, в том числе и по Единой глубоководной системе европейской части РФ.

С 2021 по 2023 годы последовательно был проведен комплекс работ на северной, юго-западной и юго-восточной частях акватории Ладожского озера с использованием оборудования, разработанного и развернутого Sitronics KT на акватории в зоне ответственности ФБУ «Администрация «Волго-Балт». В частности, был задействован региональный картографический центр, автоматизированные промерно-изыскательские и судовые обстановочные комплексы, система удаленной передачи ЭНК, автономные уровнемерные посты и др.

«Предыдущие данные о глубинах озера были получены более полувека назад. Мы проводим промеры, используя многолучевые эхолоты и высокоточную привязку — такой метод значительно повышает точность и детализацию измерений. Полученные данные позволят уточнить рекомендованные пути и предложить новые маршруты, что обеспечит безопасность судоходства»,— рассказал генеральный директор Sitronics KT Игорь Маренич.

В сообщении уточняется, что это не первый подобный проект, реализуемый компанией для Министерства транспорта РФ. Ранее были оцифрованы почти 70 000 км судоходных рек России для развития речного судоходства и обеспечения безопасной навигации.

ЭЛЕКТРОСУДОХОДСТВО

СНАЧАЛА — ЗАРЯДНЫЕ СТАНЦИИ

В Санкт-Петербурге в 2024 году появятся еще две зарядные станции для электросудов.

Власти Санкт-Петербурга планируют развивать инфраструктуру для зарядки электросудов, стимулируя судовладельцев к переходу на экологический водный транспорт на электротяге. Об этом на пресс-конференции сообщил заместитель директора СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» Дмитрий Куклин.

По его словам, в 2023 году первая зарядная станция появилась на причале у Петропавловской крепости на Мытнинской набережной, а всего, как сообщалось ранее, в этом сезоне АВТ установило две зарядные станции на городских причалах. В 2024 году городские власти планируют организовать еще две зарядные станции на причалах «Речной вокзал» и «Южная дорога».

«Судоходными компаниями высказана заинтересованность в проектировании судов на электротяге. Мы заинтересованы в работе экологически чистого водного транспорта на городских реках и каналах, что будет способствовать снижению уровня шума и выхлопов дизельных двигателей. Мы начали движение в этом направлении с развития зарядной инфраструктуры, которая стимулирует переход судовладельцев на экологически чистые виды водного транспорта»,— сказал Дмитрий Куклин, добавив, что судоходные компании, в числе которых «ВодоходЪ» и «Астра Марин», прорабатывают проекты электросудов.

Он пояснил, что в городе, где есть ограничения скорости при движении судов по рекам и каналам, будут организовываться зарядные станции, на которых электросуда смогут заряжаться в течение 4–6 часов. Для скоростного электрофлота, например, в Ломоносове и Петергофе, потребуются станции для быстрой зарядки, чтобы суда могли подзаряжаться после каждого рейса.

Говоря о финансировании этого направления, чиновник рассказал, что эта работа ведется без отдельной целевой программы. «По сути, мы даем заявку в «Ленэнерго», они доводят мощность до берега, мы ее заводим на причал и дальше ставим распределительный щит. Это небольшие затраты, не более 500–800 тыс. рублей на объект. Мы говорим о мощности в 150 кВт, разрешение на выделение такой мощности не требует больших средств»,— пояснил Дмитрий Куклин.

ИТОГИ НАВИГАЦИИ

90 ТЫСЯЧ СУДОВ ПРОШЛИ ЧЕРЕЗ ГТС

В Московском бассейне общий пассажиропоток в навигацию увеличился на 14,5%.

Фото с сайта Канала имени Москвы

В период навигации 2023 года по внутренним водным путям Московского бассейна, находящегося в зоне ответственности ФГБУ «Канал имени Москвы», перевезено более 2,4 млн пассажиров. Общий пассажиропоток по отношению к навигации 2022 года увеличился на 14,5%. Объем грузоперевозок составил порядка 24,1 млн тонн.

По системе гидротехнических сооружений бассейна прошло порядка 87,2 тыс. судов различного назначения, из них 47,5 тыс. грузовых, 19,1 тыс. пассажирских и 20,6 тыс. технического, вспомогательного флота и маломерных судов.

Навигация 2023 года на ВВП Московского бассейна завершилась 17 ноября. Торжественная церемония закрытия навигации, организованная столичным департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры, прошла 16 ноября на Северном речном вокзале.

По завершении навигации на судоходных ГТС ФГБУ «Канал имени Москвы» приступили к межнавигационному ремонту. Технический флот учреждения после снятия знаков навигационной обстановки отправился к местам зимнего судоремонта.

ЭЛЕКТРОСУДА

Фото с сайта Морспасслужбы

КРУГЛОГОДИЧНО НА ХОДУ

Зимой режим работы на электросудах на Москва-реке не изменится.

Пассажиры совершили 55 тыс. поездок за два месяца работы второго маршрута электросудов на Москве-реке «ЗИЛ — Печатники» протяженностью больше 9 км. В столичном дептрансе отмечают, что путь на электросудне от Южного речного вокзала до причала «Нагатинский затон» занимает 17 минут, а на наземном транспорте потребуется больше получаса.

«Круглогодичного речного транспорта полностью на электроходу нет больше нигде, кроме нашего города. Растет число горожан, которые пользуются регулярным водным маршрутом для ежедневных поездок. Зимой режим работы не изменится. Все благодаря ледовому классу электросудов», — прокомментировал заместитель мэра Москвы — руководитель дептранса Максим Ликсутов.

Напомним, в навигацию 2023 года на Москве-реке открыто два речных маршрута электросудов. Первый маршрут («Киевский — Сердце Столицы») был запущен 20 июня, второй («ЗИЛ — Печатники») — в конце сентября. На маршрутах электросудов установлены 12 плавучих причалов, которые продолжат работать зимой.

Тем временем еще четыре электросудна барже-буксирным составом транспортированы из Ленобласти в Москву. Транспортировка выполнена буксирным составом Тверского филиала ФГБУ «Морспасслужба», состоящим из буксира-толкача «Сергей Кладько» и баржи-площадки «БПБ-001» грузоподъемностью 3250 тонн.

Барже-буксирный состав проделал путь из порта погрузки в Ленинградской области до места выгрузки в Южном речном порту в Москве, преодолев более 1300 км. Общая масса груза составила около 253 тонн.

Напомним, всего по контракту между мэрией Москвы и ОАО «Пассажирский порт» (часть группы ООО «ВодоходЪ») предусмотрено строительство 21 судна, 23 причалов нового типа, шести зарядных станций, двух пунктов отстоя флота. Договор на обслуживание речных перевозок в столице заключен сроком на 15 лет. Суда строятся на верфи «Эмпериум» (Emperium, входит в Sitronics Group) под Санкт-Петербургом.

ЗАТОНУВШИЕ СУДА

НАЙТИ И ОБЕЗВРЕДИТЬ

Акваторию Москвы-реки очищают от брошенных владельцами затонувших судов, которые загрязняют акваторию и мешают судоходству.

Фото из Telegram-канала дептранса Москвы

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы приводит в порядок акваторию Москвы-реки. По словам заместителя мэра Москвы — руководителя дептранса столицы Максима Ликсутова, с 2011 года в акватории Москвы-реки убрали уже более 50 незаконных объектов, в том числе дебаркадеры, которые загромождали речное русло и были опасны для судоходства и экологии.

«Мы закончили работы в Кожуховском и Нагатинском затонах, Серебряном Бору и Кунцевской луке», — сообщил Максим Ликсутов.

В Кожуховском затоне отбуксированы с незаконной стоянки теплоходы «Атаман Платов» и «Сан Марко». Их вернут владельцам после компенсации затрат городского бюджета на проведение работ.

В Серебряном Бору поднят затонувший понтон, а также поднят и отбуксирован затонувший теплоход «Агитатор».

«Развитие речного транспорта в столице находится в приоритете. Мы очищаем акваторию Москвы-реки от брошенных владельцами затонувших судов, которые загрязняют акваторию и мешают судоходству. Сейчас планируем работы по очистке Северного бьефа Москвы-реки», — рассказал Максим Ликсутов.

Как сообщалось ранее, на работы по экологической реабилитации Москвы-реки в рамках программы возрождения регулярного речного судоходства выделен грант: денежные средства позволяют продолжить поиск, подъем и буксировку незаконно отстаивающихся и затонувших судов и объектов.

ВОДНЫЙ ПАТРУЛЬ

В ЗИМНЕМ РЕЖИМЕ

Мониторинг акватории Москвы-реки осуществляется с помощью 300 камер.

В Москве зимой продолжат свою работу 12 плавучих причалов для электросудов. Из прогулочных причалов останутся открытыми три: Китай-город, Гостиница «Украина» и Сити-Экспоцентр. Все остальные сейчас готовят к зиме: причалы осматривают, уровень воды понижают, а суда уводят на отстой.

В пресс-службе департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы уточнили, что мониторинг Москвы-реки осуществляется с помощью 300 камер. Кроме того, следить за акваторией продолжают сотрудники водного патруля Центра организации дорожного движения. Патрулирование территории проходит два-три раза в месяц. В результате таких рейдов выявляются бесхозные суда и стоянки в неположенном месте, фиксируются случаи неправильной эксплуатации водного транспорта. Прошлой зимой совместно со спасателями из Московской городской поисково-спасательной службы патрульные зафиксировали 234 судна и 25 мест неправильной стоянки.

«На причалах Китай-город и Сити-Экспоцентр продолжит работу служба береговых ЦОДД. Ее специалисты помогают экипажам судов во время швартовки, следят за безопасностью посадки и высадки пассажиров, осматривают причалы на наличие повреждений и забытых вещей. В случае чрезвычайных ситуаций информацию передают дежурным службам и в речной ситуационный центр», — говорится в сообщении пресс-службы дептранса Москвы.

В этом году в Центре организации дорожного движения появилась новая служба пассажирского сервиса на причалах электросудов. Она также будет действовать зимой. В задачи таких специалистов входит информирование пассажиров о рейсах, маршрутах и времени отправления судов, помощь при посадке.

ПОДПИСКА
на печатные издания
Медиа-группы «ПортНьюс» в 2024 г.

Журнал «Гидротехника»
Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

• Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6600
• Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) — 8800
• Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4400

Журнал «ПортНьюс»
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

• Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 9000
• Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 5000

Дайджест «Бункерный рынок. Цены»
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

• Два выпуска в неделю в электронном формате, 8 выпусков в месяц — 16 000

Стоимость подписки на печатные версии включает стоимость доставки «Почтой России».

PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:
• по факсу: (812) 570–78–02, 570–78–03
• e-mail: ek@portnews.ru
• через форму подписки на сайте www.portnews.ru

№12
15 ДЕКАБРЯ 2023
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

БАГАЕВКЕ ПРИДАЮТ УСКОРЕНИЕ

На строительстве Багаевского гидроузла к концу года будет задействовано до 1800 человек.

В строительстве Багаевского гидроузла в Ростовской области задействовано 1170 человек, в ближайшее время планируется привлечь еще 400 сотрудников. Согласно графику работ к концу 2023 года планируется дальнейшее увеличение персонала до 1800 человек. Об этом сообщает пресс-служба ФКУ «Ространсмодернизация».

Отмечается, что строительно-монтажные работы на объекте находятся в активной фазе. В зоне водосбросной плотины выполняется бетонирование монолитных секций флютбета, водобойной плиты, рисбермы и предохранительного ковша. В зоне судоходного шлюза ведутся работы по устройству дренажной призмы и устройству верхних и нижних голов шлюза. В зоне рыбоходно-нерестового канала выполняются монолитные работы по головному регулятору, устьевым регуляторам, креплению дна и откосов тракта.

Цель проекта — обеспечить надежность и безопасность судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону, а также оздоровить Цимлянское водохранилище и улучшить условия работы водохозяйственного комплекса Донского региона.

В сообщении уточняется, что пропускная способность участка должна увеличиться с 12 до 21 млн тонн грузов.

Напомним, Багаевский гидроузел призван решить проблему лимитирующих участков на Нижнем Дону, обеспечив необходимые габариты водного пути. По итогам реализации проекта планируется повысить транспортную доступность и улучшить условия работы водохозяйственного комплекса Донского региона, обеспечить надежность и безопасность судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону.

Возведение Багаевского гидроузла в створе Дона на 3089 км судового хода Единой глубоководной системы (ЕГС) началось в 2018 году. Планируемая дата окончания строительства — четвертый квартал 2024 года. Гидроузел начнет функционировать с начала навигационного периода 2025 года.

Фото с сайта правительства Ростовской области

СТАВЯТ НА «КРЫЛО»

Ростовская область закупит пять СПК для расширения пассажирских перевозок.

Ростовская область в 2024 году намерена приобрести судно на подводных крыльях «Метеор 120М» вместимостью 120 человек для перевозки пассажиров в направлении Ростов — Таганрог — Волгоград. В 2025 году будут закуплены по одному судну типа «Валдай» и «Метеор», в 2026 году — еще два «Метеора».

Новые суда позволят организовать регулярные рейсы в Керчь с дальнейшим развитием маршрутов в порты Азовского и Черного морей. Помимо крымского направления, планируется развивать маршрут Ростов-на-Дону — Азов — Таганрог — Ейск — Анапа.

Губернатор области Василий Голубев совершил тестовую поездку по Дону на речном пассажирском суднетипа «Валдай», поступившем в регион в октябре 2023 года. По его словам, водные пассажирские перевозки в Ростовской области «практически возродились» спустя 30 лет. «Уже приобретены два судна «Валдай», второе придет до конца года. В навигацию 2024 года они начнут работать на постоянных маршрутах, и первыми по Дону станут направления на Азов, Константиновск, Семикаракорск, Романовскую. Будем двигаться в сторону Волгодонска. А в среднесрочной перспективе можно говорить о Ейске, можно говорить о Керчи и Ялте»,— прокомментировал губернатор.

В следующем году продолжится развитие донского речного флота, обслуживать пассажирские перевозки будет судоходная пассажирская компания «Дон», добавил глава региона.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», в апреле 2023 года правительство Ростовской области приняло решение о создании компании АО СПК «Дон», чтобы возродить пассажирские речные перевозки в регионе. Размер уставного капитала судоходной пассажирской компании составляет 105 млн рублей с долей принадлежащих Ростовской области акций в общем количестве 100%.

ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

РЕКОНСТРУИРОВАЛИ КОМПЛЕКСНО

На Волго-Донском судоходном канале реконструировали насосную станцию.

Завершена реконструкция насосной станции № 33 Волго-Донского судоходного канала. Насосная станция № 33 предназначена для перекачки воды из Береславского водохранилища в Варваровское в целях питания канала, а также пропуска паводковых вод через водосброс.

Необходимость реконструкции была вызвана значительным износом установленного в 1950-е годы гидросилового, вспомогательного и энергетического оборудования.

Для обеспечения надежности снабжения водой Волго-Донского судоходного канала и, соответственно, безопасности судоходства была выполнена комплексная реконструкция насосной станции, включая замену трех насосных агрегатов, реконструкцию водосброса, подстанции ПС 110/10 кВ и системы электроснабжения, кранового оборудования, контрольно-измерительной аппаратуры, внутренних помещений насосной станции, подводящего канала. Для защиты насосных агрегатов от водной растительности и плавающего мусора установлены заграждения и системы очистки решеток от мусора.

Также выполнено строительство модульного здания хозяйственно-бытового назначения, открытого и закрытого складов для хранения оборудования и благоустройство территории. В настоящее время выполняются мероприятия, необходимые для ввода объекта в эксплуатацию.

Работы выполнялись генеральным подрядчиком ООО «Специальные Сварные Металлоконструкции».

Фото пресс-службы Администрации Волго-Дона

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, по итогам конкурсных процедур ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна ВВП» заключило госконтракты по реализации комплексного проекта реконструкции ряда объектов и сооружений Волго-Донского судоходного канала. Контракты предусматривают строительно-монтажные работы по объектам ВДСК в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

ТАТАРСТАН

В ЧИСТОПОЛЕ И БОЛГАРЕ

В Татарстане готовят причалы для круизников и «Метеоров».

В Татарстане на двух пассажирских причалах ведется работа по строительству причальной стенки и пассажирского павильона в городе Чистополе с подведением инженерных коммуникаций и организацией благоустройства, в городе Болгаре реконструируется существующая причальная стенка. На них будет предусмотрена швартовка круизных судов и скоростных судов типа «Метеор-2020». Об этом сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства республики Фарит Ханифов на совещании по вопросам развития грузопассажирских перевозок водным транспортом в акватории рек Волги и Камы.

Он напомнил, что в навигацию 2023 года из Татарстана выполнены межрегиональные перевозки в Ульяновскую область, Удмуртию и Чувашскую республику. «В связи с тем, что в последний раз перевозки по указанным направлениям осуществлялись более 20 лет назад, возобновление речных маршрутов по данным направлениям является актуальной и важной задачей на сегодняшний день»,— приводятся слова руководителя на сайте минтранса Татарстана.

Вместе с этим, для развития скоростного пассажирского судоходства Волжско-Камского бассейна имеется ряд вопросов, требующих принятия решений на федеральном уровне. В частности, на совещании рассматривалась возможность создания Волжско-Камского судоходного оператора (с участием федерального центра и регионов, имеющих флот и речную инфраструктуру на реках Волга и Кама) с целью формирования регулярной и туристической маршрутных сетей, определения потребности в судах и расписания их движения. Задачами оператора названы исследование действующего пассажиропотока, формирование маршрутной сети с определением потребности в судах, определение вариантов приобретения или аренды судов, а также эксплуатации причальной инфраструктуры.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

ПЕРЕВОЗКИ НА КАМЕ ВЫРОСЛИ

В Камском бассейне в минувшую навигацию зафиксирован рост грузо- и пассажироперевозок.

Грузоперевозки в Камском бассейне внутренних водных путей в навигацию 2023 года увеличились на 8,4%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, и составили более 13,65 млн тонн. В структуру грузов вошли минерально-строительные грузы, нефтепродукты, лесоматериалы, техническая соль (галит), зерновые и прочие. Доминирующее положение занимают минерально-строительные грузы.

Пассажироперевозки в текущую навигацию составили 141,1 тыс. человек, что на 16,4% больше показателя за навигацию 2022 года. Отмечается, что, несмотря на сложный маловодный период, который держится уже третью навигацию, задержек пассажирских судов при проходе лимитирующего участка от Чайковского шлюза до города Сарапула (Удмуртия) не допущено.

Продолжительность работы гидротехнических сооружений в навигацию 2023 года составила 200 суток, количество шлюзований — 6676 ед. (+10,2% к 2022 году), пропущено более 17 тыс. судов (+18%), в том числе 23 плота. В весенний период навигации с Верхней Камы, вследствие маловодного периода, было выведено плотов в объеме 161,2 тыс. куб. м, что сравнимо с навигацией 2007 года (146,3 тыс. куб. м). При этом в последние несколько лет с Верхней Камы выводилось около 450–500 тыс. куб. м древесины.

В навигацию 2023 отмечались периоды с неблагоприятными гидрологическими условиями: маловодность и прогрессирующее снижение уровней воды в нижнем бьефе на Пермском и Чайковском шлюзах. Администрация «Камводпути» совместно с объединенным диспетчерским управлением Урала разработали и согласовали график прохождения судов через Чайковский шлюз, что позволило увеличить грузопоток и пассажиропоток.

За навигацию ФБУ «Администрация «Камводпуть» обслуживало 3268 км внутренних водных путей, из которых 1709 км — 1-я категория, 201 км — 3-я категория, 1358 км — 7-я категория. Протяженность освещаемых участков составила 1709 км. Общий объем грунта, изъятого в процессе землечерпательных работ, составил 1563 тыс. куб. м при плане в 1550 тыс. куб. м.

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — ПОРТ БАЙКАЛ

На Байкале определены гидротехнические объекты, подлежащие первоочередной реконструкции.

Для приведения наиболее значимых объектов в акватории озера Байкал в нормативное состояние планируется привлекать возможности различных национальных проектов, чтобы максимально быстро и эффективно провести работы. Об этом заявил губернатор Игорь Кобзев во время первого заседания рабочей группы по развитию озера Байкал. Заседание под руководством помощника Президента Российской Федерации Игоря Левитина состоялось в Москве. Участники обсудили вопрос восстановления причалов на озере Байкал и развитие туризма.

«Нам необходимо определить концепцию реконструкции каждого гидротехнического сооружения в соответствии с его мощностью, техническими характеристиками, рассмотреть вопрос синхронизации с проектами развития и благоустройства. По каждому объекту мы намерены привлекать возможности различных национальных проектов, чтобы максимально быстро и эффективно провести работы»,— сказал Игорь Кобзев.

Во время совещания были определены наиболее значимые точки в акватории озера Байкал, которые в первую очередь необходимо привести в нормативное состояние. Они расположены в наиболее популярных туристических местах обоих регионов, расположенных на озере, — в Иркутской области и Республике Бурятии. Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев подчеркнул важность восстановления единого портового комплекса «Порт Байкал», который включает причал, волнолом и береговое укрепление, причального комплекса «Листвянка» с волнолом, причала «Рогатка» в заливе Лиственничный.

«Самый срочный вопрос — это порт Байкал, потому что это глубоководный порт, где осуществляется зимнее хранение судов. С развитием туризма и водных перевозок этот вопрос будет стоять особенно остро»,— сказал Игорь Левитин.

Напомним, проработать программу развития круизного туризма и пассажирского судоходства на Байкале в августе 2023 года поручил Президент России Владимир Путин. Ранее помощник Президента РФ Игорь Левитин посетил Иркутскую область, осмотрел причальные сооружения в порту Байкал и в Листвянке, также с их состоянием и необходимостью восстановления ознакомились члены Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

Фото пресс-службы ЕРП

МЕТОДОМ «ГОРЯЧЕЙ ПРОФИЛАКТИКИ»

ЕРП планирует затратить на подготовку флота к навигации 1,2 млрд рублей.

Енисейское речное пароходство планирует затратить 1,230 млн рублей на ремонт и модернизацию флота к навигации 2024 года, это на 16% больше, чем годом ранее. Планы компании предусматривают замену главных двигателей у пяти теплоходов и приобретение новых дизель-генераторных агрегатов для четырех судов. Кроме того, планируется обновление отопительных котлов на девяти единицах флота и силовых установок дизель-генераторов на семи судах.

Также запланирована модернизация очередных судов для перевода в классы «М-ПР» и «М», капитально-восстановительные ремонты трех теплоходов и 13 барж, средние и текущие ремонты в необходимых объемах.

В этом году два теплохода встали на «горячую профилактику». Суть ранее распространенного, но надолго забытого метода в том, что после навигации теплоход не разоружается, экипаж не уходит в отпуск, а сразу же приступает к ремонту судна с работающими двигателями, говорится в пресс-релизе ЕРП.

По словам исполнительного директора ЕРП Евгения Грудинова, «горячая профилактика» — это эффективное мероприятие, которое позволяет выполнять ремонт судна в более комфортных для экипажа условиях, а значит, максимально качественно и быстро. «В течение месяца экипажи, находясь в режиме навигационной работы, будут производить ремонт судов. Для этого были заранее подготовлены все необходимые запчасти, расходные материалы»,— сказал он.

В сообщении ЕРП подчеркивается, что продолжится кампания по обновлению флота, рассчитанная на три года. Если в прошлом году для Енисейского пароходства были построены и отбуксированы на Енисей две баржи морского класса, то в этом году уже четыре. На следующий год также планируется получить четыре баржи. В дальнейших планах — заказ еще одной партии из десяти барж.

На сегодняшний день в «рабочем ядре» флота пароходства около 400 судов различного назначения. В 2023 году был переклассифицирован в класс «М-ПР» буксир-толкач «Михаил Мунин», в класс «М» — четыре баржи серии «БП-3000». Главные двигатели заменили на теплоходах «Николай Игнатюк» и «Брест». Восстановительный ремонт выполнен на судах «Капитан Ильина», «Весьегонск», «Очистная станция — 1» и шести баржах.

ЯКУТИЯ

ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ВЫПОЛНИЛИ

Суда ЛОРП за навигацию перевезли около 2 млн тонн грузов.

Ленское объединенное речное пароходство в навигацию 2023 года задействовало 251 единицу транспортного флота, включая 26 единиц вспомогательного флота и 225 единиц транзитного флота, в том числе 18 кранов.

Как сообщил генеральный директор судоходной компании Сергей Ларионов, за 10 месяцев навигации этого года судами ЛОРП перевезено 1,475 млн тонн народно-хозяйственных грузов, в том числе сухогрузов — 1,058 тысяч тонн, нефтепродуктов — 413 тыс. тонн. Транспортная продукция составила 1,305 млрд тонно-километров. Для северного завоза было задействовано 92 единицы транзитного флота, включая суда «река-море» общей грузоподъемностью 166 тыс. тонн, в том числе 2 ледокола. Всего в арктические районы доставлено более 423 тыс. тонн грузов, в том числе 325 тыс. тонн угля.

По словам Сергея Ларионова, Ленское объединенное речное пароходство в навигацию обслуживало почти 600 грузоотправителей. Гендиректор компании напомнил, что ее начало в республике состоялось на неделю позже обычного срока. Причиной такой задержки стало позднее вскрытие ледового покрова на участке реки Лены в районе Якутска, а также на реке Алдан.

Как отмечается в сообщении пресс-службы пароходства, раннее обмеление малых рек, отсутствие гарантированных глубин устьевых участков на реке Яне едва не привели к возникновению чрезвычайной ситуации. Выполнить северный завоз удалось благодаря своевременному проведению компенсационных мероприятий, в том числе перегону судов и использованию дополнительного тоннажа.

Заслуги ПАО «ЛОРП» в части обеспечения северного завоза отмечены благодарностями правительства Республики Саха (Якутии).

ХМАО

«ЗАРЯ» СМЕНИТ «МЕТЕОРЫ»

В ХМАО намерены обновить пассажирский флот.

В Ханты-Мансийском автономном округе планируется приобретение шести судов «Заря» до 2026 года в рамках обновления речного флота региона. Об этом, по сообщению ТАСС, было заявлено во время встречи регионального и районного руководства с жителями Кондинского района.

По словам главы ХМАО Натальи Комаровой, Югра с «Северречфлотом» проводит реновацию флота. «Нам сейчас нужно заменить суда на воздушной подушке, поскольку они устарели и не всегда могут быть использованы, в зависимости от погодных условий и уровня воды в реках. Планируется приобретение теплоходов типа «Заря» с 2024 по 2026 годы»,— сказала губернатор Югры.

Глава Кондинского района Андрей Мухин в свою очередь уточнил, что всего планируется приобретение шести судов для Югры, три из которых должны ходить по маршрутам района.

В сообщении уточняется, что принадлежащая властям Югры компания «Северречфлот» — основной перевозчик пассажиров внутренним водным транспортом в регионе и в соседнем Ямале — проводит закупку новых судов, поскольку средний возраст имеющихся превышает 35 лет. Они устарели и требуют постоянных затрат на капитальный ремонт. Новый транспорт позволит сохранить социально значимые маршруты для пассажиров и совершать безаварийные рейсы еще более 20 лет.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», «Северречфлот» продолжает обновлять пассажирский флот. На балансе организации числится около 40 судов, из которых 12 единиц — старше 40 лет, в том числе самое возрастное в России судно на подводных крыльях проекта 342Э — «Метеор-115».

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

В НАВИГАЦИЮ С НОВЫМИ КАРТАМИ

В«Обь-Иртышводпути» переиздадут четыре лоцманские карты.

Отдел картографии и изыскательских работ ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть» завершает работу по переизданию четырех лоцманских карт. Среди них: карта реки Иртыш от 2048 км до Омска, карта реки Северная Сосьва от устья реки Ляпин до устья, карта Телецкого озера и карта Новосибирского водохранилища. Предыдущие экземпляры карт были изданы в 2015, 2001, 1968 и 2007 годах, соответственно.

В течение навигации все материалы карт прошли процедуру оплавывания, по его результатам в типографскую верстку будут внесены окончательные правки. Подготовленные картографические материалы направлены в картографический центр при ФБУ «Волго-Балт» на камеральную проверку. К началу навигации 2024 года переизданные карты поступят в филиалы учреждения.

Одновременно с этим корректируются ячейки электронных навигационных карт (ЭНК). Ранее картографы «Обь-Иртышводпути» сообщали о планах отредактировать до конца 2023 года около 400 ячеек ЭНК, что составляет более трети от всех ячеек ЭНК объединенного Обь-Иртышского бассейна.

№12
15 ДЕКАБРЯ 2023

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЭКСПЕДИЦИЯ

ИЗУЧАЯ ВОЛГУ

VIII Всероссийская научная конференция «Проблемы экологии Волжского бассейна — 2023» подвела итоги экспедиции «Плавучий университет».

Фото Валерии Белоглазовой с сайта ВГУВТ

Ведущем транспортном вузе Поволжья ученые со всех уголков России в онлайн-формате обсудили проблемы оздоровления великой русской реки Волги. Конференция подвела итоги экспедиционного года «Плавучего университета Волжского бассейна» — уникального проекта, выполняемого при поддержке Русского географического общества. Одной из основных целей проекта является исследование и мониторинг экологического состояния Волги, ее притоков и водохранилищ.

Организатором конференции выступили Волжский государственный университет водного транспорта совместно с Институтом прикладной физики РАН при поддержке ВОО «Русское географическое общество».

Фото Валерии Белоглазовой с сайта ВГУВТ

«Мы благодарим Волжский государственный университет водного транспорта за финансовую поддержку экспедиции текущего года,— отметила в приветственном слове председатель Нижегородского регионального отделения Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество» Светлана Соткина.— На сегодняшний день от Нижегородской области это самый серьезно проработанный проект, и заявка по нему подана нами на рассмотрение в центральный аппарат РГО для получения финансирования».

«Научное качество конференции повысилось, увеличилось число докладчиков отраслевых университетов и академических институтов,— отметил на открытии мероприятия проректор по научной и инновационной деятельности ВГУВТ Евгений Бурмистров.— Радует, что конференция набирает популярность и авторитет, что обязательно поспособствует просвещению общественности в вопросах экологической культуры».

Экспедиция 2023 года была организована в два этапа. Было пройдено более 460 километров на теплоходе «Петр Андрианов» и около 200 километров на маломерных судах. Одной из главных задач ученых было продолжение исследований экологического состояния Горьковского и Чебоксарского водохранилищ, зон смешения Волги, Оки и других притоков Волги, а также исследования водосборных бассейнов и элементарных водотоков Волжского бассейна.

Кстати, именно зональный анализ бассейна Волги помогает представить полную картину водности Волги. Как известно, в нижнем своем течении от Волгограда река течет в ландшафтных зонах сухой степи и полупустынь и «подпитки» из малых водотоков почти не получает. Основное питание Волга получает из лесных районов. Главные усилия необходимо направить на сохранение элементарных водотоков, которые впадают в более крупные реки, которые, в свою очередь, впадают в Волгу. Ученые призывают придерживаться правил рационального землепользования: сохранить укаждого элементарного водотока хотя бы по пять гектаров леса.

Новшеством экспедиционного сезона этого года стало проведение исследований по моделированию возможности диагностики скоплений пластиковых отходов радиолокационным методом, что и нашло отражение в докладах конференции.

«Главным результатом анализа данных экспедиции должны стать научно-методические основы создания системы экологического мониторинга Волжского бассейна,— отметил ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев.— Кроме того, велико значение образовательного и социального аспектов экспедиции и конференции: это повышение экологической культуры населения и привлечение абитуриентов к обучению по специальности «Техносферная безопасность».

Всего на конференции работали семь секций: гидродинамика и комплексные исследования водных объектов, ландшафтные основы функционирования речных бассейнов, водные биоресурсы и гидрология, проблемы гидротехнических сооружений, экономико-правовые аспекты сохранения водных ресурсов, технические вопросы экологической безопасности, дистанционные методы и геоинформационные технологии мониторинга водных объектов. Вниманию слушателей было представлено 65 докладов.

Участники конференции отметили, что мероприятие продемонстрировало актуальность и высокий научный уровень представленных докладов и в то же время их высокую практическую ценность. Представленные учеными результаты активно обсуждались в ходе научных дискуссий. Конференция наглядно показала, что решение накопившихся экологических проблем Волги невозможно без их глубокой научной проработки.

Егор Гладышев

ЛЕДОКОЛЫ И ЛЮДИ

ВО ЛЬДАХ ПРОКЛАДЫВАЯ ПУТЬ

Как работается самому почтенному на Азове ледоколу.

Согласно плану расстановки во время зимней навигации 2023/2024 годов в ледокольных проводках в Азовском море будет задействовано шесть судов ФГУП «Росморпорт». Самое «возрастное» — ледокол «Капитан Чудинов» — в этом году отметило свое 40-летие. Наш корреспондент побывал на борту судна и пообщался с экипажем.

Корпус «Капитана Чудинова» окрашен специальной краской в оранжевый цвет, благодаря чему его хорошо видно во льдах, а моряки с других судов сразу понимают, что идет ледокол. Такой необычный и яркий цвет — выбор капитана судна Александра Юдина.

Александр Борисович хоть и родился в Таганроге, но большую часть своей карьеры провел на Дальнем Востоке. Возил лес в Японию, ходил до Австралии и Южной Кореи. В Ростовскую область вернулся из-за болезни матери, чтобы быть поближе к ней, помогать. Какое-то время был лоцманом, меньше чем за три года провел 224 судна.

«Я-то привык к глубинам по 19–20 м. А тут по реке идешь, глубина — 3,9 м, а осадка судна — 3,5 м и понимаешь, что между сухогрузом и дном всего каких-то 40 см. Но справедливости ради стоит сказать, что и грунт здесь, в Ростовской области, отличается от того, который на Дальнем Востоке. Там скалы, здесь ил и песок»,— поясняет Александр Борисович. На ледоколе Юдин впервые оказался в 2010 году: отработал навигацию в качестве старшего помощника на «Капитане Мошкине». А уже 1 июля 2011-го принял в качестве капитана ледокол «Капитан Чудинов».

В 2011 году вместе с Александром Борисовичем на судно пришли еще несколько человек, которые работают на ледоколе и сегодня. Среди старожилов — боцман Алексей Возненко и второй механик Александр Агафонов. Всего же экипаж судна — это 18 человек. И, как говорит сам капитан, у каждого есть своя причина, почему они работают именно на ледоколе.

«Здесь я как свободный художник. Если на коммерческом флоте не бывает никаких отклонений, ни шага влево, ни шага вправо, то ледокол может и за бровку выйти. Свобода действия, душа отдыхает. К решению той или иной задачи подключаешь фантазию, применяешь творческий подход»,— говорит Александр Юдин.

В то же время работа на ледоколе — ответственная и непростая. В последние годы в караваны в среднем включают по несколько

десятков судов. Бывает, что первые теплоходы уже начинают заходить в Азово-Донской морской канал, а хвост еще у косы Елениной. Особенно памятна для капитана Юдина и его команды сложнейшая навигация 2011–2012 годов, когда из-за аномально низких температур Азовское море было практически полностью покрыто льдом толщиной от 40 см до 1,5–2 м в торосах.

Тогда в ледовый плен попали 18 судов. 12 из них оказались в наиболее трудном положении. Теплоход «Алака-1» получил водотечность, на судне «Капитан Иван Викулов» произошел пожар. Ледоколы ФГУП «Росморпорт» направили на помощь. К одному из судов, пробивая торосы, «Капитан Чудинов» шел трое суток.

«Смотришь: вот оно судно, кажется, что рукой подать. А на самом деле до него еще идти и идти. Вообще работать во льдах непросто. Бывает, что толщина всего каких-то 2–3 см, но из-за сильных ветров и подвижки льда происходит наслоение»»,— объясняет Александр Борисович.

«Капитан Чудинов» — очень маневренное судно. Александр Борисович, когда есть возможность, тренирует своих штурманов. Например, плавает по чистой воде льдинка, капитан заставляет подчиненных вокруг нее обойти носом, при этом на определенном расстоянии, не касаясь. Или зайти в полынью под конкретным углом.

Юдин, как и его коллеги, не жалует старый флот. Часто в документах у какого-нибудь сухогруза указаны одни параметры, а на деле — совсем другие. «Вот я говорю им: держим в караване семь узлов. Капитаны обещают, что так и будет. Начинаем движение, и я вижу, что какое-нибудь судно больше пяти с половиной не может выжать. Конечно, флот обновляется, стало больше новых судов, но и старые-то никуда не деваются. Но как бы то ни было, наша задача — всем помогать и обеспечивать навигацию»,— говорит капитан.

40 лет для ледокола — почтенный возраст. Однако «Капитан Чудинов» продолжает успешно работать в Азовском море. С 2011 года герой нашей публикации провел более восьми тысяч судов — без аварийных случаев и посадок на мель.

Ксения Жукова
Фото Кристины Ткачевой

СЕМЬ ЛЕТ КАК СЕМЬ ШАГОВ...

Для капитана буксира-толкача «Муссон» Дмитрия Аланова минувшая навигация стала тридцатой в его трудовой биографии. Последние восемь из них он работает в судоходной компании «Морвенна», специализирующейся на транспортировке негабаритных грузов и буксировке судов. Пришел, когда компания только образовывалась. Так случилось, что судно «Муссон», на котором он работал старпомом, перешло от прежнего собственника к «Морвенне», а вместе с ним перешел и экипаж. С тех пор «Морвенна» успела стать одной из лидирующих компаний в сегменте транспортировки негабаритов. А Дмитрий Аланов вот уже семь лет как капитан «Муссона»...

— Дмитрий Николаевич, как вы «случились» в профессии, в семье были еще водники?

— Я родом из Чистополя, это на Каме. И в семье у нас было немало речников. У меня бабушка из флотских, дядя, отец был капитаном-механиком. Я окончил в Казани речной техникум, затем уже переучивался на морское судовождение. Это было уже позже, в Астрахани, когда меня пригласили вторым штурманом на буксирный флот и появилась необходимость в морском дипломе.

— Вы с «Муссоном» приписаны к Новороссийску, работаете больше на юге?

— В свое время мы работали в основном на маршруте Азов — Астрахань, на ВВП, с периодическими выходами в северную часть Каспийского моря и Азовское море

Буксировка плавкрана

(хотя у «Муссона» класс регистра и речной, но с возможностью работы в морских районах). Очень много объектов шло с Черного моря — из Турции, Румынии, главным образом, на Казахстан. Но начиная с 2022-го, когда грузовые потоки переориентировались, активность на этой линии резко сократилась, нас передислоцировали в Санкт-Петербург, и мы стали работать на северо-западе и в центральном регионе.

В этом сентябре, к примеру, ходили даже туда, куда «Муссону» по району плавания можно было идти с большой осторожностью — Финский залив, река Нарва… Вот представьте, граница проходит прямо по реке — половина наша, половина эстонская. Идешь, понятно, строго по нашей стороне. Нам сделали свидетельство на разовый перегон, чтобы мы могли «перебежать» на Нарву и поучаствовать в этом проекте. Потом нужно было снова получать разрешение на обратный перегон.

Но это случай скорей исключительный — мы больше по внутренним водным путям. В этом году работали в Астрахани и Волгограде, на Оку ходили, в Московский регион. На Каму разок заглянули…

— То, что в вашей версии звучит как «заглянули», на деле (читала об этом в соцсетях) было буксировкой плавкрана из Дубны на 1450 километр Камы. Судя даже по фото, если сравнить масштабы, весьма непростой...

— Ну да, обзор, конечно, был ограниченный — просматривалась только левая по ходу сторона и немного по направлению вперед. «Муссон» ведь буксир небольшой и низкий, высота глаз наблюдателя всего на уровне 5,5 метров от поверхности воды, и большинство объектов или почти любой груз на барже оказываются выше. Ориентируемся по камере видеонаблюдения и по опыту… За столько лет многое нарабатывается. Одним словом, и к этому привыкаешь.

— Помните свой первый рейс в качестве капитана?

— Конечно, хорошо помню. Это было в 2016-м в Волгограде. У причала Волгоградского завода нефтяного машиностроения баржу нашей компании грузили вакуумными, кажется, колоннами — большими бочками, если попросту. Вести ее должен был другой буксир и по обстоятельствам капитаном назначили меня. Вот мы и буксировали баржу до входа в Волго-Балтийский канал из Белого озера, где ее у нас перехватил уже другой наш буксир до Санкт-Петербурга.

Кстати, вспомнилось, что в тот год, бывало, идешь через шлюз, диспетчер спрашивает, кто собственник судна, приходилось объяснять — компания только образовалась и о ней мало кто знал. Зато через год-два вопросов уже ни у кого не было. «Морвенна» очень быстро выросла и, я считаю, лидирует в своей сфере…

Капитан Аланов

— «Морвенна» ведь одна из немногих компаний, специализирующихся на транспортировке негабаритов?

— Из очень немногих, я бы сказал…

— А вы почему выбрали такой вид деятельности? Или это буксиры выбрали вас?

— Пришел, можно сказать, по воле случая — знакомый капитан буксира пригласил. А остался… хотя бы потому, что рутинной нашу работу точно не назовешь. Мы много где участвуем: обеспечиваем водолазные работы, буксировку барж, различных объектов, судов. В том числе «в непонятные места» или из «непонятных мест» — по мелким речкам, где судоходство, можно сказать, условное. Маневры нестандартные, и объекты очень разные.

К примеру, у нас был проект, наверное, самый сложный в моей практике, по доставке шести барж в Атырау (это в Казахстане) на реку Урал. «Муссон» в нем принимал участие с самого начала — с момента подготовки барж и до их выгрузки в порту назначения. Главная сложность была в том, что мы все баржи совместно еще с одним буксиром заводили на реку Урал. А там давно не было судоходства, выход в реку был «замыт», и специально для этого проекта проводили дноуглубительные работы. Но результаты были недостаточными. Вот там нам помозговать пришлось — много было нестандартных решений и маневров.

— Что сложнее — вести состав или идти вспомогательным судном?

— Однозначно и не скажешь. К примеру, барже-буксирный состав проходит через шлюз: все три судна прижимаются к стенке, головной буксир отдается от состава, шлюзуется сам и ждет, пока прошлюзуется вторая часть состава — баржа со вспомогательным буксиром. И вспомогательному буксиру нужно выполнить непростую задачу — вслепую завести баржу в шлюз — по камерам, подсказкам по радиостанции вахтенных на барже… В то же время головному буксиру нужно в течение всего рейса отвечать за состав, держать связь с диспетчерской службой, руководить всеми маневрами… Иными словами, это работа в тандеме.

— На странице «Морвенны» в VK есть описание шлюзования с участием «Муссона» с перечислением «семи простых шагов» (насчет «простоты», как вы понимаете, шутка) для буксировки через шлюз…

— К счастью, не каждое шлюзование выглядит так «устрашающе». Все зависит от груза на барже, габаритов камеры шлюза и длины самого барже-буксирного состава. Если она меньше шлюза, то шлюзование будет одинарным. То есть весь состав пройдет разом, одномоментно. Оно может быть двойным, если объект и буксир-толкач не выходят за габариты камеры. Тогда головной буксир в составе с буксиром-толкачом и объектом подходит к причальной стенке, швартует состав, потом головной буксир отходит, шлюзуется, выходит к другой стенке и ждет, пока прошлюзуется вторая часть состава. И когда шлюз уже готов, объект и кормовой буксир заходят в камеру, туда же задним ходом заходит головной, забирает состав и идет к следующему шлюзу. И так в каждой камере.

Но есть еще и тройное шлюзование, как раз то, что вы цитировали, которое осуществляется, когда объект сам по себе, без буксиров, уже в пределах габаритов камеры. Вот тут уже работает тройное шлюзование, когда все шлюзуются по отдельности. И проделать это все надо, если идти, к примеру, из Ростова в Астрахань, восемнадцать (!) раз. Так что эти «семь простых шагов» на деле совсем непростые…

— На то вы и «команда матерых профессионалов», если цитировать дальше. Что для вас, «матерого» капитана Аланова, «Муссон» и его команда?

— Что для меня «Муссон»? Кстати, хорошая аббревиатура складывается: Мелкосидящее Универсальное Судно Специального Оперативного Назначения.

Домашний «Муссон» Аланова, модель

Сложите первые буквы и получите «Муссон»…

Если всерьез, то большую часть года мы проводим на судне — 7–8 месяцев, пока длится навигация. Я, можно сказать, вообще не расстаюсь с ним круглый год. У меня дома хранится модель «Муссона» — специально заказал когда-то.

Думаю, для всех постоянных членов экипажа «Муссон», конечно же, больше, чем просто работа. Это наш второй дом, в котором мы проводим определенный период своей жизни и в который каждый вложил частичку своего труда и своей души. Да и экипаж для нас всех — это больше, чем просто коллектив.

Лариса Хакуз
Фото из архива Дмитрия Аланова

Всего семь «простых» шагов

1. После подготовительных работ и шлюзования головного буксировщика по команде начальника вахты шлюза состав заводится в камеру.

2. В это время на носу объекта буксировки член экипажа с переносной радиостанцией контролирует процесс и поддерживает связь с вахтенным начальником буксира-толкача.

3. Объект швартуют в камере, а затем капитан буксира-толкача задним ходом выходит из камеры и ожидает шлюзование объекта у причальной стенки шлюза.

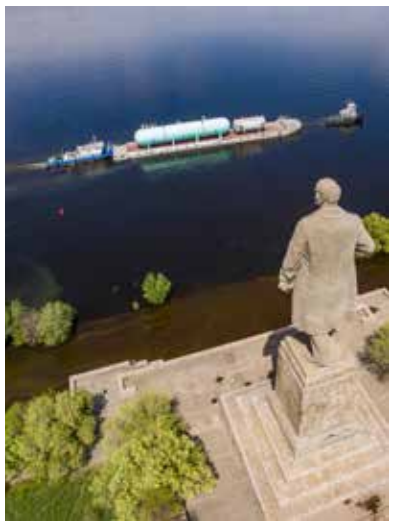
4. После шлюзования объекта головной буксир по команде вахтенного начальника шлюза подходит кормой к составу, заводит буксир и выводит объект из камеры шлюза к причальной стенке для швартовки в ожидании шлюзования буксира-толкача.

5. Дополнительный / вспомогательный буксир-толкач помогает буксиру остановить и прижать объект к причальной стенке.

6. Буксир-толкач осуществляет одиночное шлюзование, затем подходит к корме объекта и швартуется.

7. После чего состав с разрешения диспетчера начинает движение к следующему шлюзу.

(Со страницы «Морвенны» в VK)



Буксировка барж с реакторами в Казахстан, 2020 год. Фото предоставлено пресс-службой СК «Морвенна»

№12
15 ДЕКАБРЯ 2023
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ

ШАГ НА «ТЕРРИТОРИЮ МАКАРОВКИ»

Первый в учебном году День открытых дверей прошел в ГУМРФ.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова провел первый в учебном году День открытых дверей. Вуз посетили более 200 человек из Северной столицы, Ленинградской области и других регионов страны.

Фото с сайта ГУМРФ

До начала мероприятия для гостей провели ознакомительные экскурсии. В историко-просветительском комплексе по истории развития внутреннего водного транспорта и университета их встречал заведующий комплексом Вячеслав Терентьев, а в гидротехнической лаборатории имени профессора В. Е. Тимонова — курсанты третьего курса института «Морская академия» Даниил Дрозд и Людмила Гончар.

В официальной части приняли участие проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова, директора институтов Владимир Соколов, Юрий Ежов, Андрей Кочин, ответственный секретарь приемной комиссии Татьяна Кныш, директор центра организации и контроля учебного процесса заочной формы обучения Николай Божук и коллега с Дальнего Востока Виктор Тихонов, руководитель направления по привлечению молодых специалистов компании FESCO.

Гости узнали о правилах приема в высшие учебные заведения в 2024 году, направлениях подготовки, которые предлагает университет, партнерских компаниях вуза и о том, как в дальнейшем выстроить свою карьеру.

После официальной части присутствующие смогли принять участие в интерактивной программе «Территория Макаровки», где они ближе познакомились с директорами институтов, заведующими кафедрами и деканами факультетов, представителями направлений и специальностей. Были организованы зоны «Морская академия», «IT-зона», «Росморпорт», «МТМ». Будущие абитуриенты и их родители задавали интересующие их вопросы, на которые ответили представители подразделений Макаровки.

Волонтеры из числа студентов и курсантов предложили участникам различные игровые задания, раскрывающие те или иные компетенции будущих морских профессий. Это и мастер-класс по вязанию морских узлов, и знакомство с устройством судна через складывание пазлов танкера, балкера, лихтеровоза. С помощью ярких наглядных картинок и электронной викторины гости познакомились с логистикой портовой инфраструктуры, развитием ледокольного флота.

УЧЕБНЫЕ КОМПЛЕКСЫ

И АСТРОНОМИЯ, И КАРТОГРАФИЯ

При поддержке «Совкомфлота»: в ГУМРФ открылись учебные комплексы по мореходной астрономии и электронной картографии.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в Санкт-Петербурге состоялось открытие двух учебно-тренажерных комплексов — по мореходной астрономии и электронной картографии. Проекты реализованы при поддержке ПАО «Совкомфлот».

В церемониях приняли участие капитан-наставник, начальник отдела безопасности мореплавания ПАО «Совкомфлот» Виктор Петрусевич, директор института «Морская академия» Владимир Соколов, преподаватели и курсанты факультета навигации и связи, специалисты СКФ.

Лаборатория по мореходной астрономии предназначена для обучения курсантов-судоводителей факультета навигации и связи «Морской академии» ГУМРФ. Оборудование позволит сформировать и продемонстрировать навыки работы с навигационным секстаном, звездным глобусом. Курсанты смогут рассчитывать поправку компаса, определять место судна по Солнцу и планетам. Причем все эти действия выполняются в реальном времени, имитируя судовые условия астрономических наблюдений. Расчеты можно выполнять с помощью апробированных компьютерных программ, которые разработаны Институтом прикладной астрономии РАН.

Лаборатория по электронной картографии будет использоваться как для подготовки курсантов-судоводителей института «Морская академия», так и для повышения квалификации действующих капитанов, старпомов и вахтенных помощников в Институте дополнительного профессионального образования ГУМРФ. В классе будут разбираться примеры наиболее характерных навигационных аварий и инцидентов, связанных с ошибками в планировании и выполнении перехода, а также в управлении судном. Особое внимание будет уделяться разбору основных причин посадок судов на мель и касания ими грунта и мер по предотвращению таких аварий. Для этого на тренажере будут отрабатываться упражнения по учету ограничений ЭКНИС и возможного влияния человеческого фактора на эффективность использования ЭКНИС.

Фото с сайта ГУМРФ

Владимир Соколов подчеркнул, что с введением данного тренажера возможности подготовки в ГУМРФ возрастают до 520 человек в год, что полностью покрывает потребности университета в обеспечении учебного процесса как в части высшего профессионального образования, так и в области повышения квалификации.

Морской УТЦ университета планирует начать эксплуатацию лаборатории на курсах повышения квалификации судоводителей с первого квартала 2024 года. Новая лаборатория включает 10 рабочих мест на базе одобренной судовой ЭКНИС «PRO-MARINER5000» и дополнит существующую лабораторию из 10 ЭКНИС «NAVI-SAILOR4000» компании «Транзас Навигатор».

ВСТРЕЧИ

КТО ПОЛУЧИТ СТИПЕНДИЮ СКФ

Руководство «Совкомфлота» провело встречи с курсантами ГУМРФ из стипендиальной группы компании.

Заместитель начальника отдела безопасности мореплавания, капитан-наставник по кадровой политике плавсостава группы ПАО «Совкомфлот» Александр Потемка и руководитель административно-хозяйственной группы ООО «СКФ Арктика» Василий Окунев посетили Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова с рабочим визитом. Основная его цель — традиционная ежегодная встреча с курсантами института «Морская академия».

В первый день в учебном городке в Стрельне состоялась встреча с обучающимися 2-го курса специальностей «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» — участниками стипендиальной группы СКФ, а также первокурсниками — кандидатами на вступление в группу. Александр Потемка выступил перед курсантами с презентацией о «Совкомфлоте», рассказал об основных направлениях деятельности и перспективах компании.

Фото с сайта Росморречфлота

Во второй день в брендированной аудитории «Совкомфлот» в учебном городке на Заневском проспекте в Санкт-Петербурге состоялась встреча с действующими участниками стипендиальной группы СКФ 3–5 курсов плавательных специальностей. Александр Потемка подвел итоги практики 2023 года, рассказал о кадровых задачах и проектах компании. Внимание уделили и дополнительным мероприятиям, которые организуются для курсантов стипендиальной группы. Закончилась встреча в традиционном формате «вопрос-ответ»: курсанты задавали руководству компании вопросы об условиях включения в состав стипендиальной группы, организации плавательной практики и трудоустройстве в компании после выпуска из университета.

Директор Института дополнительного профессионального образования Сергей Айзинов и директор департамента по конвенционной подготовке Александр Горобцов представили гостям недавно открывшееся учебно-тренажерное оборудование. Это новый ледовый навигационный тренажерный комплекс, а также оборудованные при поддержке СКФ новейшие учебно-тренажерные комплексы по мореходной астрономии и электронной картографии.

В рамках визита были намечены новые направления развития традиционного партнерства между Макаровкой и «Совкомфлотом».

В рамках соглашения о сотрудничестве между группой ПАО «Совкомфлот» и ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в университете реализуется стипендиальная программа СКФ. Сегодня в ее состав входят 126 курсантов 2–5 курсов специальностей «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики». Ежегодно компания проводит отбор наиболее успешных обучающихся. Курсанты, прошедшие отбор в стипендиальную группу СКФ и соответствующие всем предъявляемым требованиям, обеспечены дополнительной корпоративной стипендией, плавательной практикой на судах СКФ в соответствии с графиками учебного процесса и правом гарантированного трудоустройства в компанию после выпуска из университета.

PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77–64224) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс», при поддержке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 22, оф. 401. Контакты: +7 (812) 570–78–03, 712–45–16, 712–45–01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Ответственный секретарь: Лариса Хакуз. Арт-директор: Сергей Яковлев. Над номером работали: Марина Борисенко, Ксения Пектеева, Кристина Ткачева, Александра Девяткина. Отпечатано в типографии «Типография «Эталон». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.

РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА