



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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



**«БЕЙСУГ» —
СУДНО ГОДА**

СТР. 2



**НАЦПРОЕКТ:
ОТКРЫВАЕМ ДИСКУССИЮ**

СТР. 3



**ОБ УСПЕХАХ,
РЕОРГАНИЗАЦИИ
И ЦИФРОВИЗАЦИИ**

СТР. 4



**НА ШВАРТОВЫХ
ИСПЫТАНИЯХ**

СТР. 5

СЕВМОРПУТЬ



ЧЕРЕЗ «ВОРОТА АРКТИКИ»

Юбилейный 1000-й танкер, загруженный через «Ворота Арктики», отправился по Севморпути.

Через терминал «Ворота Арктики» в Обской губе выполнена тысячная загрузка танкера. Юбилейную партию нефти, добытой на Новопортовском месторождении, принял челночный танкер «Штурман Альбанов» (судовладелец Совкомфлот).

Ежегодно танкерный флот (на сегодняшний день на Новопортовском месторождении работают 7 танкеров класса Arc7, суда специально спроектированы для работы в мелководной Обской губе) осуществляет более 200 рейсов от нефтеналивного терминала

до Мурманска, большую часть — в сложной ледовой обстановке. Зимой суда проходят двухметровые арктические льды, бесперебойную работу в районе терминала обеспечивают ледокольные суда «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий».

Через «Ворота Арктики» в общей сложности отгружено более 30 млн тонн жидких углеводородов. С 2020 года помимо стран Западной Европы, их отгружают в Китай.

«Терминал «Ворота Арктики» имеет стратегическое значение

для разработки месторождений Ямала. Выстроенная нами логистическая схема позволяет в круглогодичном режиме доставлять сырье потребителям морским путем. Это открывает перспективы освоения полуострова и способствует развитию Северного морского пути», — отметил генеральный директор «Газпромнефть-Ямала» Алексей Овечкин.

В целом объем грузоперевозок по СМП, по информации ФГБУ «Администрация Северного морского пути», в январе 2021 года составил 2,59 млн тонн, что на

8,3% превышает показатель аналогичного периода прошлого года.

Напомним, целевой показатель федерального проекта «Северный морской путь» в 2020 году составлял 29 млн тонн. Целью проекта является развитие Севморпути и увеличение грузопотока по нему до 80 млн тонн в 2024 году.

Как сообщалось ранее, объем грузоперевозок по Севморпути в 2020 году достиг 32,97 млн тонн, что на 4,7% превышает итоговый показатель 2019 года.

«ДЕКЛАРАЦИЯ НЕПТУНА»

Группа компаний «Совкомфлот» подписала «Декларацию Нептуна», основная цель которой заключается в обеспечении трудовых прав и оказании поддержки функционированию глобальных цепочек поставок в условиях ограничений в связи с пандемией COVID-19. Документ является инициативой Глобального морского форума, он объединил более 450 крупнейших компаний судоходной, нефтегазовой и других отраслей. Подписавшие документ компании обязуются принять меры для скорейшего решения проблемы смены экипажей, вовлекая в процесс своих

В ЗАЩИТУ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ

«Совкомфлот» присоединился к «Декларации Нептуна», объединившей более 450 крупнейших компаний.

партнеров и государственные органы власти.

«Отсутствие своевременных смен экипажей ведет к прямому нарушению трудовых прав моряков и создает существенные риски для безопасности мореплавания из-за стресса и усталости членов экипажей, снижения их концентрации и мотивации. Моряки «Совкомфлота» должны быть уверены в том, что их работодатель во взаимодействии со своими партнерами и клиентами делают все необходимое для сво-

временного возвращения экипажей домой. В течение 2020 года «Совкомфлот» предпринимал все возможные меры по обеспечению смены экипажей при безусловном соблюдении всех существующих международных и российских предписаний и требований органов власти в условиях противодействия распространению коронавирусной инфекции. В текущем году мы продолжим работу в этом направлении», — заявил первый заместитель генерального директора — главный

операционный директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Поправко.

Суть «Декларации Нептуна» («The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change») заключается в том, что стороны, подписавшие документ, обязались действовать, включая призыв к коллегам в отрасли и правительствам, для того, чтобы: признать моряков ключевыми работниками и предоставить им приоритетный доступ к вакцинам против COVID-19; создать и внедрить протоколы золотого

стандарта здоровья на основе существующей передовой практики; расширить сотрудничество между операторами судов и фрахтователями для облегчения смены экипажа; обеспечить воздушное сообщение между ключевыми морскими узлами для моряков.

По словам генерального секретаря Международной федерации транспортников Стивена Коттона, «МФТ приветствовала обязательства компаний и организаций, подписавших «Декларацию Нептуна».

Он также добавил: «С появлением новых мутаций COVID, мы, к сожалению, видим, что правительства отступают и вводят новые ограничения.

Окончание на стр. 2

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО

ПРОТЕСТИРУЮТ НА КОММЕРЧЕСКОМ ФЛОТЕ

Тестирование технологии автономного судоходства на коммерческом флоте начнется в августе.

Агентство стратегических инициатив (АСИ) к августу 2021 года планирует расширить тестирование технологий автономного судоходства на коммерческие суда. Об этом гендиректор АСИ Светлана Чупшева рассказала президенту РФ Владимиру Путину в ходе рабочей встречи, сообщила пресс-служба Кремля.

Как отметила глава АСИ, в настоящее время совместно с Министерством промышленности и торговли идет тестирование технологических решений на судах четырех типов.

«К августу планируем расширить это уже на коммерческий флот», — уточнила Чупшева.

Как сообщалось, Правительство РФ опубликовало постановление о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под флагом Российской Федерации, который пройдет с 10 декабря 2020-го по 31 декабря 2025 года.

Ранее президент России призвал как можно быстрее утвердить нормативно-правовую базу для автономного судоходства.



«ДЕКЛАРАЦИЯ НЕПТУНА»

В ЗАЩИТУ ТРУДОВЫХ ПРАВ МОРЯКОВ

Начало на стр. 1
Прямо сейчас настало время для каждого генерального директора, каждого члена правления каждой компании, которая полагается на глобальное судоходство, потребовать, чтобы правительства не забывали ключевых работников, управляющих их экономикой, и открыли свои границы для моряков, прежде чем этот кризис усугубится...

Пандемия COVID-19 вызвала беспрецедентный кризис смены экипажей, который повлиял на сотни тысяч моряков, пострадавших и во многих случаях

брошенных в затруднительном положении на судах после истечения срока их контрактов. Несмотря на значительные усилия международных организаций, правительств, отраслевых ассоциаций, профсоюзов, отдельных компаний, включая принятую 1 декабря 2020 года Генеральной Ассамблеей ООН Резолюцию о международном сотрудничестве для решения проблем, с которыми сталкиваются моряки в результате пандемии COVID-19, поддерживая глобальные цепочки поставок, вопрос все еще далек от решения.



ПРИЗНАНЫ ЛУЧШИМИ



«БЕЙСУГ» — СУДНО ГОДА

Буксир-спасатель «Бейсуг» признан одним из лучших судов года по версии «Baird Maritime».

Построенный на Невском судостроительно-судоремонтном заводе многофункциональный буксир-спасатель «Бейсуг» стал номинантом титула «Best of 2020 Awards» по версии морского издания «Baird Maritime». Об этом говорится в сообщении пресс-службы ОСК.

«Baird Maritime» — одно из ведущих мировых морских изданий, которое с 2012 года проводит конкурс на получение титула «Лучшее судно года».

«Буксиры, пассажирские суда, земснаряды и суда морской безопасности неустанно бороздили землю, и в течение года мы рассматривали более 100 таких судов. Почти каждое

судно, которое мы рассмотрели, было впечатляющим. На самом деле настолько, что было очень трудно решить, какие из них действительно выделяются достаточно, чтобы быть награжденными», — говорится в сообщении соучредителя журнала «Baird Maritime» Нила Бэрда.

Многофункциональный буксир-спасатель проекта MPSV12 «Бейсуг» предназначен для патрулирования, поиска и помощи терпящим бедствие судам, аварийно-спасательных, судоремонтных и водолазных работ, буксировки судов и многого другого. Имеет уникальный для своих размеров и арктического ледового класса ARC5 дедейт — при осадке 4,50 м / 3,20 м он составляет 1936 тонн / 440 тонн.

«Бейсуг» — третье судно серии из четырех многофункциональных буксиров-спасателей, вошедшее в состав флота Морспасслужбы. Первое и второе суда серии — «Бахтемир» и «Калас» — уже выполняют задачи по несению аварийно-спасательной службы в акваториях Российской Федерации.

Многофункциональные мелкосидящие буксиры-спасатели строятся для ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта» Росморречфлота Министерства транспорта России в рамках федерального проекта «Морские порты России».

ЗА БЕРЕЖЛИВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Завод «Красное Сормово» получил статус регионального предприятия-образца.

ПАО «Завод «Красное Сормово» получило статус регионального предприятия — образца повышения производительности труда. Генеральному директору «Красного Сормова» Михаилу Першину вручена благодарность губернатора Нижегородской области Глеба Никитина за достигнутые успехи в повышении производительности труда на предприятии.

«Красное Сормово» стало одним из первых участников проекта «Эффективный регион» и нацпроекта «Производительность труда и поддержка занятости» среди предприятий Нижегородской области и других регионов России. С 2018 года на «Красном Сормове» реализован ряд проектов по внедрению бережливых технологий по методике госкорпорации «Росатом».

Так, за последние три года производительность труда на верфи выросла более чем вдвое — с 0,45 млн руб. на чел. в 2018 году до 1,01 млн руб. в 2020-м.

По словам Михаила Першина, в настоящее время проектами по внедрению бережливых техноло-

гий охвачены все технологические переделы потока изготовления судна.

«За последние 3 года реализовано 24 операционных проекта, направленных на расшивку узких мест потока, перепроектировано 5 ключевых бизнес-процессов, отвечающих за планирование и обеспечение производства. Благодаря применению принципов бережливого производства на предприятии удалось сократить сроки производства судов. В частности, удалось снизить сроки строительства сухогрузов RSD59 с 9 до 5,5 месяца. Повышение эффективности

производства позволило заводу привлечь дополнительные заказы, обеспечив рост заработной платы сотрудников», — подчеркнул он.

Завод «Красное Сормово» — один из старейших российских судостроительных заводов, основанный в 1849 году. Сегодня завод строит суда коммерческого флота, отвечающие требованиям международных конвенций по надежности и безопасности. Английское Королевское общество корабельных инженеров (RINA) неоднократно включало сормовские танкеры в список «Значительных судов года».



ЕСТЬ МНЕНИЕ

НАЦПРОЕКТ: ОТКРЫВАЕМ ДИСКУССИЮ

Подготовка нового нацпроекта «Внутренние водные пути» вызвала широкую дискуссию участников рынка речных перевозок. Редакция газеты «Водный транспорт» начинает публикацию самых ярких мнений, присланных читателями. Слово — Петрозаводску.



Директор ООО «Петрозаводская судостроительная компания» (ПСК) Виктор Горшков задается вопросом: почему с середины 90-х годов в России наблюдался спад речных перевозок? Для того чтобы принять правильное решение, куда двигаться дальше, необходимо ответить на вопрос: что мы делали и делаем не так при данных условиях и обстоятельствах?

— Менталитет народа воспитывает элиту, которая, придя к власти, формирует политику государства и определяет вектор развития страны. К сожалению, в условиях перехода к рыночной экономике наше государство, после непродуманной, поспешной приватизации, отстранилось от многих процессов, происходящих на водном транспорте, оставив себе в основном только контрольно-надзорные функции. Система продолжала работать по инерции, используя в основном материальную базу, ресурсы, созданные в советское время. Бюрократическая система быстро развивалась, успешно строя барьеры на пути развития бизнеса.

Совершенно очевидно, что для решения накопившихся проблем внутреннего водного транспорта необходим государ-

ственный орган, который будет постоянно заниматься стратегическим планированием. Это необходимо сделать, по крайней мере, на период выхода из кризиса для системного решения всех вопросов, связанных с дальнейшим развитием отрасли. Государство и судовладельцы должны четко понимать возможные перспективы развития грузовой базы для данного вида транспорта, чтобы исключить риски при планировании расходов государства на модернизацию водных путей, развитие судостроительной отрасли, применение современных технологий и подготовку кадров, а судовладельцы — капитальные вложения на развитие, модернизацию флота для каботажных морских и речных перевозок.

Главной задачей является формирование и постепенное увеличение объемов перспективных грузопотоков по направлениям с обратной загрузкой, рав-

номерно, в течение всей летней навигации, для уменьшения себестоимости перевозок. Система должна работать открыто, чтобы все было в равных условиях.

После того как будет разработана система регулирования грузопотоков и станет понятна перспектива загрузки флота, необходимо активно приступать к модернизации внутренних водных путей по основным направлениям согласно разрабатываемому в настоящее время Национальному проекту ВВП.

Также в Национальный проект ВВП необходимо включить концепцию замены устаревшего речного флота с привлечением бюджетного финансирования на приемлемых для судовладельцев условиях. В противном случае с модернизацией речного флота и перспективой дальнейшего развития могут возникнуть большие проблемы. Условия для перевозок будут созданы, а возить будет не на чем.

ООО «Петрозаводская судостроительная компания» является основным карельским перевозчиком лесной продукции для комбинатов в Кондопоге, Сегеже, Петрозаводске, а также нерудных материалов по внутренним водным путям в центральные и северо-западные районы РФ и морские порты Белого моря. На рынке — с 2006 года.



РОСМОРПОРТ

ОБЕСПЕЧИЛИ БЕЗОПАСНОСТЬ

Безопасность мореплавания в 2020 году обеспечивали 24 системы управления движением судов.

Безопасность мореплавания в акватории 35 морских портов и на подходах к ним в 2020 году была обеспечена при помощи 24 систем управления движением судов (СУДС). Дежурство несли 591 оператор СУДС и Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ).

Под контролем СУДС в минувшем году находилось 955,1 тыс. судов, что на 4,4% меньше чем в 2019 году. Это связано со снижением интенсивности судоходства на фоне пандемии COVID-19.

Помимо 24 СУДС в обеспече-

нии безопасности были задействованы 11 станций системы НАВТЕКС (подсистема ГМССБ), 42 береговые станции морских районов А1 ГМССБ, 18 береговых станций морских районов А2 ГМССБ, 7 контрольно-корректирующих станций (ККС) глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) ГЛОНАСС/GPS маячного диапазона и 21 контрольно-корректирующая станция ККС-БС АИС.

В 2021–2023 годах планируется провести техническое перевооружение объектов ГМССБ в морских

портах Финского залива и южной части острова Сахалин, а также в морских портах Архангельск, Мурманск, Калининград, Новороссийск, Магадан и Махачкала.

В рамках Федерального проекта «Северный морской путь» планируется создать две береговые радиостанции службы НАВТЕКС в морских портах Диксон и Певек, построить автоматизированный радиотехнический пост СУДС Кольского залива в губе Ура (Мурманская область) и СУДС морского порта Петропавловск-Камчатский.

АТОМОХОД

МИЛЛИОННАЯ МИЛЯ «ВАЙГАЧА»

Атомоход «Вайгач» прошел во льдах рекордный среди действующих атомоходов 1 млн морских миль.

Атомный ледокол «Вайгач» к 15 февраля 2021 года, по информации ФГУП «Атомфлот», прошел во льдах 1 млн морских миль, что является абсолютным рекордом среди действующих ледоколов. С момента ввода в эксплуатацию ледоколом проведено 2706 морских судов и кораблей ВМФ. Кроме того, атомоход регулярно участвует в постановке судов к причалам портов Дудинка, Диксон и Сабетта, отводу их от причалов, а также в сопровождении судов ПАО «ГМК «Норильский никель» по каналу в припае Енисейского залива и реки Енисей.

Как рассказал главный инженер ФГУП «Атомфлот» Олег Дарбинян, в настоящее время ведутся работы по продлению ресурса реакторной установки

на атомных ледоколах «Вайгач» и «Таймыр» до 235 тыс. часов.

«Наше предприятие совместно с исполнителем-проектантом реакторных установок, АО «ОКБМ Африкантов» (Нижний Новгород, предприятие Росатома), успешно занимается данными работами более 30 лет», — отметил он.

Впервые ресурс реакторной установки до 200 тыс. часов был продлен в 2017 году на атомном ледоколе «Вайгач». Аналогичные работы были проведены на атомоходе «Таймыр».

Помимо регулярного участия в проводках грузовых судов при обеспечении строительства терминалов морского порта Сабетта, «Вайгач» принимал участие во многих операциях и рейсах в современной истории Арктики.



КРУИЗНИК

К ЮБИЛЕЙНОЙ НАВИГАЦИИ ГОТОВ!

Старейшее действующее судно России — колесный пароход «Н. В. Гоголь» — откроет в этом году свою 110-ю навигацию.

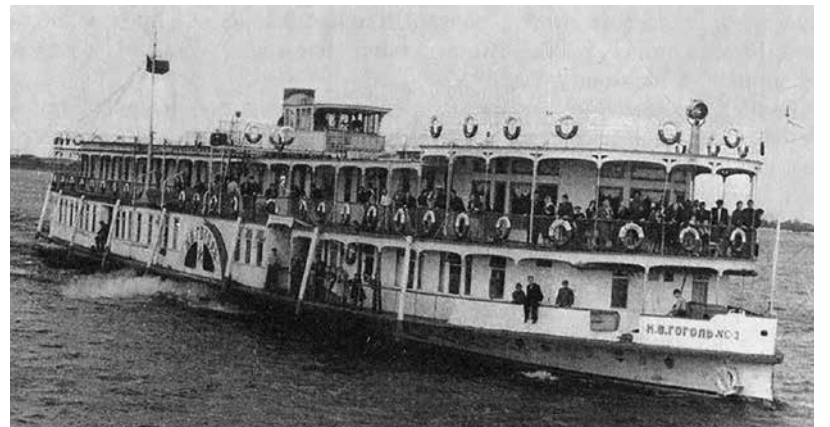
В юбилейную навигацию пароход «Н. В. Гоголь» выполнит ряд традиционных рейсов по маршруту Архангельск — Брин-Наволоок — Холмогоры — Архангельск. В программу навигации также включены двухчасовые рейсы по Северной Двине в акватории Архангельска.

Пароход построен в 1911 году на Сормовской верфи в Нижнем Новгороде. С 1974 года «Н. В. Гоголь» принадлежит АО «Центр судоремонта «Звездочка» и про-

должает эксплуатироваться как экскурсионно-туристское судно.

Ежегодно проводимые ремонты и модернизация систем парохода позволяют адаптировать раритетное судно к современным требованиям безопасности эксплуатации речных пассажирских судов.

В 1998 году постановлением администрации Архангельской области судно было признано объектом культурного наследия России регионального значения.



ОСК

ОБ УСПЕХАХ, РЕОРГАНИЗАЦИИ И ЦИФРОВИЗАЦИИ

В павильоне Объединенной судостроительной корпорации в парке «Патриот» генеральный директор ОСК Алексей Рахманов в послании руководителям верфей и КБ подвел итоги 2020 года и рассказал о планах на 2021 год.

Алексей Рахманов напомнил собравшимся о международных успехах российских корабелов в 2020 году. Так, ОСК вошла в топ-25 крупнейших мировых производителей вооружения (по версии Стокгольмского международного института исследования проблем мира — SIPRI). А по итогам третьего квартала прошлого года агентство Clarkson Research зафиксировало историческое достижение — впервые современ СССР Россия вошла в тройку лидеров по тоннажу заказанных судов и кораблей.

По словам генерального директора корпорации, ОСК достойно справилась с крупнейшим новым международным вызовом — пандемией коронавируса. За что Алексей Рахманов поблагодарил глав предприятий и подчеркнул: в постоянной готовности находятся более 3 млн масок и более 10 тыс. литров антисептиков.

В 2020 году боевая техника производства ОСК продолжала оставаться одной из самых грозных в мире. Было завершено строительство девяти и ремонт двух боевых кораблей — столько новой боевой техники за год корпорация еще не сдавала никогда.

Был сдан и 21 гражданский заказ, что позволило ОСК получить уже 21% выручки от коммерческих проектов. Знаковым событием, в частности, стал выход на трассы Севморпути мощнейшего в мире ледокола-гиганта ЛК-60 — «Арктика». Еще четыре подобных атомохода строятся на Балтийском заводе.

Состоялась в присутствии президента России и долгожданная передача заказчику самого мощного в мире дизель-электрического ледокола «Виктор Черномырдин». Другим заметным достижением стала работа уникального беспилотника «Витязь» разработки и постройки КБ «Рубин» на дне Марианской впадины.

Алексей Рахманов сообщил об изменении организационной структуры ОСК. Речь об изменении структуры управления корпорацией, цель которой — приблизить ее к модели управляющей компании. Глава ОСК рассказал, что будет сформирован отдельный управленческий блок по производственной деятельности, который займется сокращением сроков исполнения заказов, снижением себестоимости, а также трудоемкости строительства.

Кроме того, будет создан Департамент инжиниринга и перспективного проектирования, ответственный за вектор конструкторского развития ОСК, управление деятельностью КБ и формирование портфеля НИОКР.

Важнейшим направлением развития Алексей Рахманов объявил цифровизацию корпорации. Этот процесс он пообещал курировать лично и отметил, что ждет того же от генеральных директоров предприятий ОСК.

В завершение мероприятия со своими предложениями выступил председатель Совета директоров корпорации Георгий Полтавченко. Он назвал приоритетом ближайшего будущего повышение производительности труда. Поручил главам верфей и КБ внимательнее подходить к производственным расходам. И призвал подготовить пакет предложений по возможному дополнительным источникам заработка предприятий.

В финале мероприятия были вручены почетные знаки «За развитие судостроения», грамоты и благодарности ОСК. Среди награжденных оказались главы «Малахита» и СНСЗ Владимир Дорофеев и Владимир Середохо, вице-президент ОСК Василий Бойцов, директор Департамента стратегического развития корпорации Сергей Абдыкеров, генеральные директора Северного ПКБ и СПО «Арктика» Андрей Дьячков и Олег Логинов.

ВЫРУЧКА — 350 МИЛЛИАРДОВ, ПРИБЫЛЬ ПОД ВОПРОСОМ

Финансовые итоги Объединенной судостроительной корпорации находятся на стадии подготовки отчетности и зависят от возможности обнуления НДС на сданный в этом году ледокол «Арктика», сообщил генеральный директор ОСК.

По словам Алексея Рахманова, «год был действительно тяжелый, часть заказов закончена с убытками, поэтому никто не ожидает особых результатов. По РСБУ мы близки к нулю, но с учетом того, что не все проводки завершены, четкой картины пока нет. В любом случае мы не превысим прошлогодний показатель, возможна и отрицательная цифра. Зависит от подготовки суммированной отчетности и подготовки МСФО. Возможно, прибыль составит порядка 500 млн руб.».

Также, по словам руководителя компании, во многом прибыль определит возможность или невозможность применения «нулевого» НДС на успешно сданный ледокол «Арктика». При этом в контрактах на строительство четвертого и пятого ледоколов серии ЛК-60 «Чукотка» и «Якутия» прописаны обязательства о регистрации в Российском международном регистре судов с нулевым НДС.

29 предприятий, входящих в ОСК, прогнозируют завершение финансового года с положительным результатом на общую сумму 13 млрд руб. Ведущими предприятиями, формирующими чистую прибыль по итогам 2020 года, являются «Севмаш» (3,6 млрд руб.) и «Адмиралтейские верфи» (2,5 млрд руб.). Однако 18 предприятий, входящих в корпорацию, убыточны и оттягивают на себя часть капитала у прибыльных верфей.

По словам Алексея Рахманова, по итогам года доля гражданской продукции составляет 21% от общей выручки ОСК (планируется к 2030 году довести эту долю до 50%). В 2020 году сдан 21 гражданский заказ. Портфель заключенных и исполняемых контрактов корпорации составляет более 100 судов на сумму более 400 млрд руб. Основная доля — военные заказы (в 2020 году сдано — 11 судов, 9 построено, 2 отремонтировано, в 2021 году планируется сдать не менее 9 судов, возможно еще до четырех судов). До 2027 года портфель военных заказов ОСК составляет около 3 трлн руб.: строительство — 58, ремонт — 12 и обслуживание — более 600 кораблей.

В ГРАЖДАНСКОМ СЕКТОРЕ

Выручка Объединенной судостроительной корпорации в сегменте гражданской продукции выросла примерно на 30% в сравнении с показателем 2019 года. При этом, по информации Алек-



сея Рахманова, доля гражданской продукции в общей выручке в настоящее время достигла 21%. При этом портфель гражданских заказов предприятия составляет более 400 млрд руб., количество заключенных и исполняемых контрактов — более 100 судов.

Ежегодно выручка в гражданском сегменте растет на 30%, например, в 2016 году она составляла 28 млрд руб., в 2019-м — 58 млрд руб., в 2020-м — более 90 млрд руб.

Текущий год будет ознаменован сдачей таких масштабных проектов, как круизное судно «Петр Великий», а также станет рекордным по сдаче судов рыболовецкого флота. Всего в портфеле ОСК 40 рыболовных судов разного класса. По мнению руководства ОСК, существенным инструментом к увеличению доли гражданского судостроения станет лизинговая компания, которая находится на стадии докапитализации.

«Важно, чтобы мы сохранили эту ключевую функциональную единицу корпорации как инструмент нашего развития, который даст нам свободу в принятии решений по привлечению новых заказов по сравнению с теми инструментами, которые мы имели до сих пор», — сказал Алексей Рахманов.

КУРС — НА ФЛОТ ПАССАЖИРСКИЙ

«Машпромлизинг», получив госсредства в уставной капитал в этом году, заявил о финансировании только пассажирских судов, а строительство судов река-море плавания выпало из перспективного плана финансирования. Как прокомментировал генеральный директор ОСК Алексей Рахманов, отвечая на вопрос ИАА «Порт-Ньюс», такое решение было принято, поскольку пассажирские «самые чувствительные к процентной ставке», а спрос на грузовой флот и так достаточно высок.

«У нас договоренность на 2021 год, что те деньги, которые мы получили на развитие лизинга, мы не отправляем совместно с рыночными деньгами для финансирования всех направлений, а концентрируемся на пассажирском флоте, который требует рыночную ставку на уровне 2%. Это единственная причина. Как только мы поймем, что отработали весь этот сегмент, мы вернемся к грузовому флоту, где на сегодняшний день все равно спрос сохраняется достаточно высокий: около

110–120 судов со стороны заказчика. Но мы должны с ними договориться. Опять же, надо определить финансовый инструмент, который мы им даем. И дальше, с учетом того, что евро на сегодняшний день — 90 руб., надо четко понимать тему, которая называется «сколько же это будет стоить до тех пор, пока импортозамещение не войдет в то русло, о котором мы все мечтаем», — сказал глава корпорации.

СИНХРОНИЗИРОВАТЬ ОТРАСЛЬ С РАЗВИТИЕМ ВВП

Нацпроект по развитию внутренних водных путей необходимо синхронизировать с программой развития судостроения до 2031 года, сообщил глава корпорации.

«Безусловно, эту работу (в рамках нацпроекта. — Ред.) необходимо синхронизировать с планом реализации стратегии развития судостроительной промышленности до 2031 года. Надо признать, что российский речной флот устарел, темпы модернизации его недостаточно высоки, причем это касается и самих водных путей. Остро стоит проблема обмеления при отсутствии контроля. Мы проблемы эти ощущаем. Давайте отдадим себе отчет, что сегодня у российских рек одного хозяина, к сожалению, нет», — сказал глава корпорации.

ИННОВАЦИИ СОКРАТЯТ РАСХОДЫ

По словам руководителя ОСК, в рамках цифровизации компании в ближайшее время будет проведен ряд структурных изменений, основанных на отработанных лучших практиках бизнес-процессов.

«Мы рассчитываем, что внедрение цифровых технологий даст снижение затрат при строительстве кораблей и судов в среднем на 10–15%. Сначала мы отработаем лучшие практики, а затем начнем применять, внедряя на каждом из наших заводов и КБ», — сказал Алексей Рахманов.

По его словам, в ближайшее время руководящий состав корпорации должен договориться о том, что ответственность за цифровизацию будет возложена на генерального директора и руководителей предприятий, поскольку вопрос требует большей концентрации усилий, чем это могут делать руководители IT-направлений.



АТОМОХОД

С ДЕВЯТНАДЦАТИТОННОЙ ТРУБОЙ

Балтзавод завершил формирование надстройки атомохода проекта 22220 «Урал».

На Балтийском заводе завершено формирование надстройки второго серийного атомного ледокола проекта 22220 «Урал». Окончанием формирования надстройки судна стала установка дымовой трубы, состоящей из укрупненного блока секций весом 19 тонн. Также на заказ погрузили деаэратор весом в 51 тонну и цистерны аварийного расхолаживания.

Далее запланирована погрузка на судно камбузного оборудования и отделка секций жилого блока. По графику строительства на атомоходе продолжаются швартовные испытания.

Сдача в эксплуатацию ледокола «Урал» планируется в 2022 году.

Напомним, по контракту с ФГУП «Атомфлот» АО «Балтийский завод» ведет строительство четырех атомных ледоколов для ГК «Росатом»: «Сибирь», «Урал»,

«Якутия» и «Чукотка». Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» проекта 22220 передан ФГУП «Атомфлот» в Мурманске 21 октября 2020 года.

Ледоколы оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этих судов. Технический проект атомохода был разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледокол будет работать в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, а также на более мелководных участках устья Енисея и районе Обской губы.

ОСНОВНЫЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ СУДНА:

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

ПАРОМ



НА ШВАРТОВНЫХ ИСПЫТАНИЯХ

Швартовные испытания парома «Маршал Рокоссовский» для линии Усть-Луга — Балтийск планируют завершить в апреле 2021 года.

Строящийся по заказу ФГУП «Росморпорт» для линии Усть-Луга — Балтийск автомобильно-железнодорожный паром проекта CNF19M «Маршал Рокоссовский» проходит швартовные испытания. В рамках испытаний будет проверена работа основных общесудовых систем и главной энергоустановки. Параллельно с пусконаладочными работами продолжается отделка жилых и служебных помещений.

Окончание швартовных испытаний в соответствии с ранее согласованной Минпромторгом России и утвержденной ОСК «дорожной картой» намечено на апрель 2021 года.

Экологичный 200-метровый паром «Маршал Рокоссовский» проекта CNF19M имеет ледовый класс Arc4. Два двухтопливных главных двигателя мощностью по 6000 кВт используются в качестве топлива сжиженный природный газ или дизельное топливо с низким содержанием серы.

Использование экологически чистого топлива позволит уменьшить выбросы в атмосферу углекислого газа на 20–30%, оксидов азота — свыше 90%, оксидов серы и сажи — на 100% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе.

Паром «Маршал Рокоссовский» призван заменить достаточно возрастные паромы проекта CNF05 «Балтийск» и «Амбал», работающие сейчас на линии.

Судно предназначено для перевозки железнодорожных составов российского стандарта с шириной колеи 1520 мм, а также других накатных грузов, включая опасные грузы, и до тридцати 20-футовых рефконтейнеров.

«Маршал Рокоссовский» (строительный номер 191) является головным паромом в серии из двух судов проекта CNF19M.

На текущий момент в интересах ФГУП «Росморпорт» строятся два парома для железнодорожной паромной переправы Усть-

Луга — Балтийск, способные работать как на низкосернистом топливе, так и на СПГ: «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Чернышевский».

Паром заложен 17 октября 2018 года, спущен на воду 21 августа 2020 года. Второй паром «Генерал Чернышевский» (строительный номер 192), заложенный 23 апреля 2019 года, также строится в кооперации с Невским ССЗ и верфью Kuzey Star.

ОСНОВНЫЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ
ПРОЕКТА CNF19M:

Класс PC KM Arc4 AUT1-ICS OMBO ECO GFS Ro-Ro ship; длина наибольшая — 199,90 м; длина по КВЛ — 196,62 м; ширина габаритная — 27,40 м; дедейт при осадке по ЛГВЛ (около) — 11057 тонн; мощность ГД — 2 x 6000 кВт; скорость эксплуатационная — 16,5 уз.; экипаж/пассажиры — 24 чел./12 чел.; автономность плавания по топливу — 10 суток.

СКОРОСТНОЙ ФЛОТ

ЛУЧШЕ МОРЕХОДНОСТЬ,
ВЫШЕ КОМФОРТ

Зеленодольский завод имени А. М. Горького возобновляет строительство «Метеоров».

АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького», АО «Северречфлот» и АО «Машпромлизинг» подписали трехсторонний контракт на строительство двух скоростных пассажирских судов на подводных крыльях (СПК) проекта 03830 «Метеор-2020». В церемонии, состоявшейся в г. Ханты-Мансийске, приняли участие генеральный директор завода Александр Филиппов, генеральный директор АО «Северречфлот» Айрат Чумарин, директор Департамента дорожного хозяйства и транспорта Ханты-Мансийского автономного округа — Югры Константин Гребешок.

Судостроительная корпорация «Ак Барс», Зеленодольский завод имени А. М. Горького совместно с инженерами проектного бюро «Си Тех» приступили к работе по замене «Метеоров» на новейшие суда на подводных крыльях, отвечающие современным требованиям по комфортности и безопасности, в 2018 году. Новые суда полностью соответствуют всем требованиям технического задания АО «Северречфлот». Они будут строиться на условиях льготного лизинга с привлечением федеральных средств.

В настоящее время АО «Северречфлот» эксплуатирует 34 пассажирских теплохода и обслуживает 33 пассажирских маршрута, пролегающих по территориям ХМАО — Югры и ЯНАО.

Суда «Метеор-2020» обладают рядом преимуществ относительно уже существующих СПК. Так, модернизированная крыльевая схема обеспечивает: уменьшение перегрузок при волнении; большую высоту преодолеваемой волны без средств автоматической стабилизации движения; меньшее время выхода на крылья; меньшую ам-

плитуду продольной качки; простоту реализации подъема, как носового, так и кормового, для движения по мелководью или подхода к необорудованному берегу.

Просторный салон оборудован удобными креслами, багажным отделением, закрытыми полками для ручной клади, а также доступом к мультимедийному контенту с помощью WI-FI. Особое внимание уделено функциональной зоне для работы и отдыха членов экипажа. На судне также обеспечены все условия для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями, особые места и оборудование для матерей с младенцами.

Дизайн проекта 03830 уже получил престижную награду на европейском конкурсе промышленного дизайна EPDA. Как отмечается в материалах EPDA, проект судна и крыльевая система позволяют решить сразу несколько задач: обеспечение безопасности и комфорта для пассажиров и команды, снижение береговой эрозии, повышение скорости хода при одновременном снижении расхода топлива. Вместе с тем жюри EPDA оценило эстетическую и технологическую составляющие нового российского СПК.

ОСНОВНЫЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ СУДНА
«МЕТЕОР-2020»:

Класс — «О 2,0/1,4 СПК А, Пассажирское»; длина габаритная — 36 м; ширина габаритная — 11 м; осадка габаритная на плаву — 2,05 м; пассажировместимость — 122 человека; экипаж — 6 человек; максимальная скорость судна на тихой воде — более 75 км/час; продолжительность рейса — 13 часов; запас хода при эксплуатационной скорости — не менее 700 км.

НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ

И В СНЕГ, И ПО МЕЛКОВОДЬЮ
«СССР» провело испытания первого СВП Hydroair-10.

Первое серийное судно на воздушной подушке (СВП) Hydroair-10, построенное ООО «Судостроение Судоремонт» (СССР) по заказу ФКУ «Сибирское окружное управление материально-технического снабжения МВД Российской Федерации», успешно прошло испытания. СВП предназначено для комфортной эксплуатации на воде, по заросшему мелководью, песчаным отмелям, снегу и любой другой относительно ровной поверхности, а так же прекрасно передвигается по рыхлому снегу и по рекам даже во время ледохода и ледостава.

Конструктивный тип — судно с металлическим алюминиевым корпусом коробчатого типа, с закрытой алюминиевой рубкой, надувными бортами, дополнительными баллонами и скегами, носовым и кормовым гибкими ограждениями, кормовым распо-

ложением двигателя и движительнорудевого комплекса.

Основные преимущества Hydroair — 10 считаются: низкий уровень шума; система антиобледенения; транспортировка на прицепе; большая высота преодоления препятствия; трехбаллонная скеговая система гибких воздушных ограждений, носовая и кормовая юбка. Увеличены диаметры скегов для обеспечения дополнительной плавучести и безопасности экипажа.

Вместимость судна составит 10 человек, максимальная скорость до 110 км/ч по снегу и 60 км/ч по воде и 65 км/ч суше. Длина габаритная — 8 м, ширина корпуса — 2,40 м, высота борта — 1,08 м, водоизмещение полное — 2785 кг, дальность хода на воздушной подушке на спокойной воде при ветре не более 1,0 м/с — 400 км.

АДДИТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ



ЛАЗЕРНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ НА ТРОИХ

В Центре судоремонта «Звездочка» проводится эксперимент по лазерному выращиванию деталей судового машиностроения.

Специалисты Центра импульсивных систем АО «Центр судоремонта «Звездочка» проводят опытно-экспериментальные работы прямого лазерного выращивания деталей судового машиностроения. Об этом сообщает пресс-служба ЦС.

Опытная установка лазерного выращивания создана Институтом лазерных и сварочных технологий Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, поставлена на судовой верфь летом 2020 года в рамках ФЦП «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014–2020 годы».

ЦС «Звездочка» в качестве индустриального партнера СПбГМТУ профинансировал работы по созданию установки в сумме 60 млн руб. Третьим участником стало Министерство науки и высшего образования России, предоставившее университету федеральную субсидию.

Технология прямого лазерного выращивания представляет собой послойное нанесение металла в виде порошка, расплавляемого над наплавляемой поверхностью

с помощью лазерного луча. Для реализации этой технологии используется 8-координатная установка лазерного выращивания. Создание изделий сложной формы достигается за счет применения робота-манипулятора и двухосевого позиционера. Установка позволяет выращивать изделия из различных металлов диаметром 1300 мм, высотой 500 мм и массой до 250 кг.

Главными преимуществами аддитивной технологии, как пояснили в ЦС, является возможность выращивания относительно крупных деталей и заготовок сложной геометрии, а также широкий спектр применяемых порошковых металлических материалов (легированные, нержавеющие стали, сплавы на основе титана и др.).

Использование установки прямого лазерного выращивания также позволяет значительно сократить время на финальную механическую обработку готового изделия и значительно снизить трудоемкость его изготовления. Кроме этого, аддитивная технология позволяет производить ремонт и восстановление деталей судового машиностроения методом лазерной порошковой наплавки.

РОСТЕХ

ДВИГАТЕЛЬ — В ЦИФРУ!

Ростех создаст цифровой двойник морского двигателя нового поколения до 2023 года.



Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК) Госкорпорации «Ростех» создаст цифровой

двойник морского газотурбинного двигателя нового поколения для судов водоизмещением до 12 тыс. тонн. Разработка позволит управлять жизненным циклом силовой установки, повысит надежность и коммерческую привлекательность российских морских двигателей. Работы планируются завершить в 2023 году.

Цифровой двойник — это математическая модель, которая содержит полный объем взаимосвязанных данных об изделии. Он позволяет прогнозировать поведение элементов конструкции на

всех этапах создания и жизненного цикла агрегата. Цифровой двойник создается рыбинским предприятием «ОДК-Сатурн» в сотрудничестве с СПбПУ им. Петра Великого, «Сколтех» и ЦИАМ.

По словам заместителя генерального директора — генерального конструктора ОДК Юрия Шмотина, «цифровизация сокращает сроки и стоимость проектирования силовых установок, в том числе — линейки морских газотурбинных двигателей нового поколения, помогает достичь расчетных характеристик, минимизирует затраты на изготовление опытных образцов, а также испытания и доводку двигателей».

В ходе научно-исследовательской работы будут разработаны высокоточные матема-

тические модели узлов ГТД и редуктора для базового морского двигателя мощностью 20,2 МВт, перспективного морского двигателя мощностью 25 МВт и редуктора РО55. Также будут созданы системы управления техническими требованиями, управления конфигурацией двигателя на основе производственной информации, а также технология прогнозирования поведения изделия.

Госкорпорация «Ростех» — одна из крупнейших промышленных компаний России. Объединяет более 800 научных и производственных организаций в 60 регионах страны. Ключевые направления деятельности — авиастроение, радиоэлектроника, медицинские технологии, инновационные материалы и др.

РОСМОРПОРТ

ТЕПЕРЬ В АССОЦИАЦИИ ЦТЛ

Росморпорт вступил в ассоциацию «Цифровой транспорт и логистика».



ФГУП «Росморпорт» стало участником ассоциации «Цифровой транспорт и логистика». По словам заместителя генерального директора ФГУП «Росморпорт» Сергея Симонова, вступление в ассоциацию позволит предприятию консолидировать свои усилия по цифровой трансформации бизнес-процессов с ведущими компаниями транспортной отрасли России, получать передовой опыт у других

участников ассоциации и делиться собственным, участвовать в работе по реализации стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации.

Ассоциация ЦТЛ учреждена в 2018 году при поддержке Министерства транспорта Российской Федерации компаниями «Российские железные дороги», «Аэрофлот», «РТ-Инвест Транспортные Системы», «ЗащитаИнфоТранс», «ГЛОСАВ» и НПП «Цифровые радиотехнические системы». В 2019 году в ассоциацию вступили

ли Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации и «Азимут» (входит в Госкорпорацию «Ростех»), в 2020 году — компания «ТрансТелеКом» и Государственная компания «Российские автомобильные дороги» («Автодор»).

ЦТЛ является центром компетенций по одноименному ведомственному проекту Минтранса России и по цифровой трансформации транспортного комплекса Российской Федерации.

КАРТОГРАФИЯ

НАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ НА ЭЛЕКТРОННЫЙ ЛАД

Канал имени Москвы актуализирует массив навигационных карт к навигации-2021.

В 2020 году закончилась реализация федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012 — 2020 годы», в рамках которой Картографической службой ФГБУ «Канал имени Москвы» выполнены работы по созданию и обновлению государственных электронных навигационных карт внутренних водных путей Московского бассейна, протяженность которых составляет 3842 км.

За три года работы все ВВП Московского бассейна на 100% покрыты электронно-навигационными картами.

В период навигации электронные навигационные карты обновляются ежесуточно по ежедневным бюллетеням, еженедельно выпускается их обновление. Бумажные карты обновляются три раза в год — к началу навигации, в середине и к концу.

В течение 2020 года, как в навигацию, так и в межнавигационный период, проводилась работа по актуализации действующих карт рек

Москва и Ока, а также Атласа ЕГС европейской части РФ (том 2).

В январе 2021 года начат сбор информации об изменениях в навигационной обстановке в Московском бассейне. По результатам анализа информации будет составлено Извещение для судоводителей к началу навигации 2021 года. После согласования Извещения с Московским бассейном начнется совместная работа с Волжским бассейном по выпуску соответствующего Извещения для судоводителей с корректурой бумажных навигационных карт.

Каждый год к началу навигации в зоне ответственности Московского бассейна корректируются сводные извещения на каждое издание навигационных бумажных карт, при этом такие картографические издания, как «Карта реки Москва от города Красногорск до устья», «Карта реки Ока от города Калуга до города Коломна», «Карта реки Ока от города Коломна до устья» и «Атлас ЕГС европейской

части РФ, том 2» пройдут актуализацию уже к началу навигации 2021 года.

На основании руслых изысканий Московского района гидротехнических сооружений (филиал ФБГУ «Канал имени Москвы») во все карты были внесены необходимые изменения по береговой линии, причальным сооружениям и другой навигационной обстановке. Так, в конце 2020 года была завершена и переиздана «Карта реки Москва от Красногорска до устья».

В 2020 году на участках ВВП Московского бассейна было успешно выполнено оплавывание ГЭНК ВВП, т.е. проведена «полевая

проверка» с целью выявления и документирования возможных несоответствий контролируемых элементов электронных карт фактической обстановке, которые могли привести к навигационному происшествию.

При оплавывании были использованы методы инструментальной навигации, осуществлены устранения причин несоответствия на-

вигационной обстановки в существующих электронных навигационных картах внутренних водных путей Московского бассейна.

В целом успешно завершившееся оплавывание показало высокую степень достоверности виртуальной судоходной обстановки, отображаемой на электронных навигационных картах Московского бассейна.



САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ

БОЛЬШЕ ВСЕГО — ДРЕВЕСИНЫ

Грузоперевозки по Сайменскому каналу в 2020 году выросли на 11,5%.

Объем перевозок по Сайменскому каналу в январе — декабре 2020 года составил 1,17 млн тонн, что на 11,5% превышает итоговый показатель 2019 года. Наиболее значительные объемы перевозок составили сырьевая древесина и пиломатериалы, бумага и целлюлоза, уголь и кокс, а также минеральное сырье и удобрения.

Сайменский канал (фин. Saimaan kanava) — судоходный канал между озером Сай-

ма в Финляндии и Выборгским заливом в России. Открыт в 1856 году, реконструирован в 1963–1968 годах. Общая протяженность канала с морским фарватером — 57,3 км, из них Финляндии принадлежат 23,3 км, России — 34 км (включая 14,4 км подходного фарватера в Выборгском заливе). Финляндия арендует 19,6 км российской части канала (от шлюза «Брусничное») и прилегающую территорию. Срок аренды — до 2063 года.

В навигацию 2020 года по каналу прошло 1019 грузовых судов, что на 10% превышает показатель аналогичного периода 2019 года. В том числе под флагом Российской Федерации прошло 596 ед. — 59% от суммарного количества иностранных судов, прошедших через Сайменский канал (+21,4% к показателю 2019 года).

Из-за пандемии COVID-19 пассажирские перевозки по Сайменскому каналу в 2020 году не осуществлялись.

УВЕЛИЧАТ ШЛЮЗОВЫЕ КАМЕРЫ

Финляндия представила российской стороне предложения по проекту модернизации Сайменского канала.

5 февраля на встрече с представителями ФГУ «Сайменский канал» Агентством транспортной инфраструктуры Финляндии были представлены материалы по реализации проекта развития Сайменского канала. Проектом предусмотрено увеличение на 11,5 м в сторону верхнего бьефа длины шлюзовых камер Сайменского канала и повышение уровня воды. В связи с увеличением длины камер шлюзов планируется замена верхних ворот с приводами и электрооборудования гидротехнических сооружений и проведение других работ.

Для подъема уровня воды в Сайменском канале на 10 см потребуются увеличение высоты земляных дамб и модернизация оборудования, регулирующего уровень воды (сифоны, аварийные затворы).

В текущем году планируется проведение геологических изысканий, разработка проектной документации по обеим частям проекта и подготовительный этап строительства. К началу 2022 года запланировано получение всех разрешений, предусмотренных

российским и финляндским законодательством.

Строительные работы планируется осуществлять с апреля 2022 года по октябрь 2024 года с остановкой движения по каналу с октября 2022 года по май 2023 года и с октября 2023 года по май 2024 года. Все строительные работы, в том числе и на арендуемой территории, будут вестись силами финляндской стороны.

В рамках строительных работ планируется выемка 47 тыс. кубометров скальных массивов, засыпка 53 тыс. кубометров щебня (в т.ч. на арендуемой территории — 43 тыс. кубометров), будет использовано более 1,2 млн тонн арматуры, а также проведены дноуглубительные работы на фарватерах и около причалов в общем объеме 62 тыс. кубометров.

В работах по модернизации канала планируется задействовать свыше 1000 специалистов. Общая стоимость проекта оценивается в 80 млн евро.

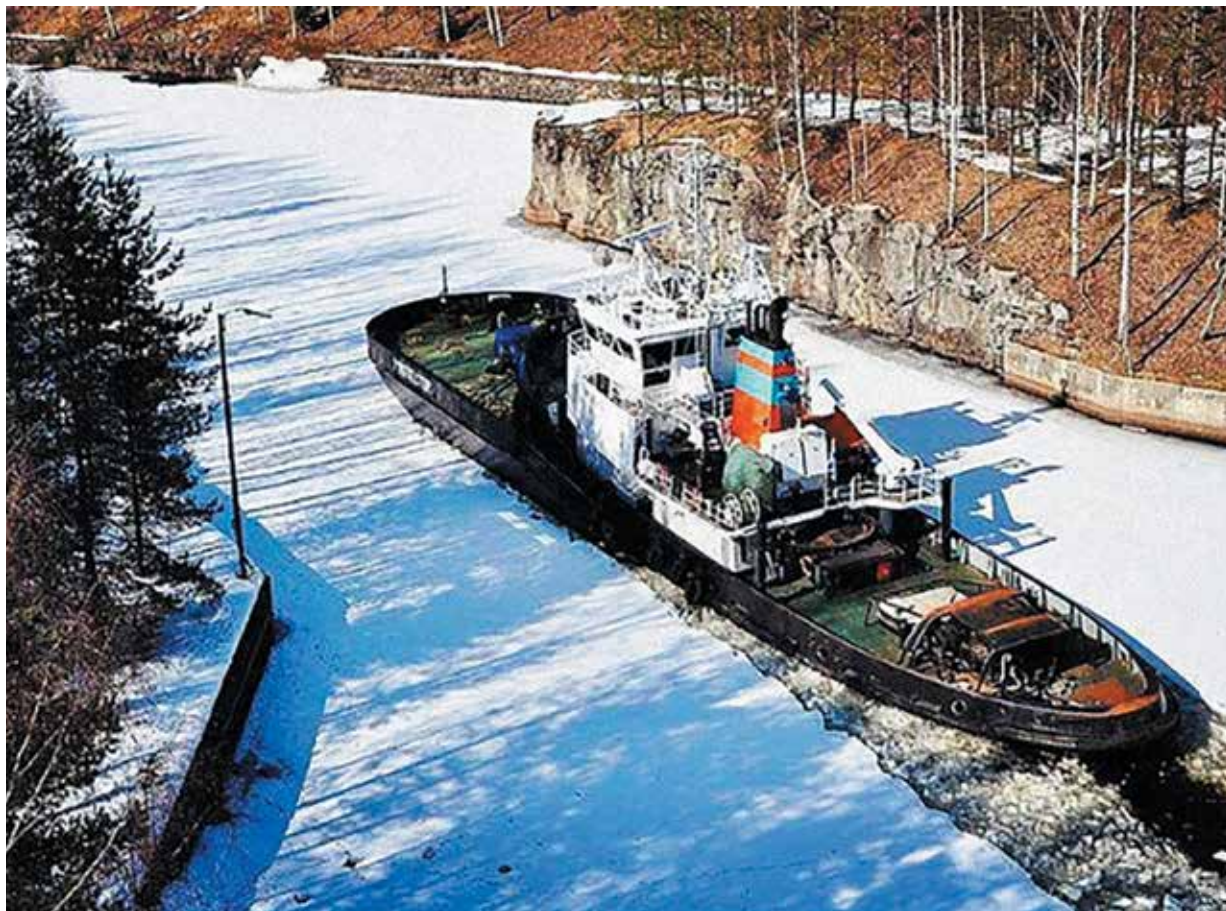
Как отмечает заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай, Российская Федерация

считает осуществление проекта модернизации инфраструктуры Сайменского канала важным условием обеспечения его безопасной эксплуатации и с пониманием относится к пожеланиям финляндских партнеров по дальнейшему развитию логистического потенциала канала и повышению его пропускной способности.

Сайменский канал — уникальное по масштабу и сложности гидротехническое сооружение, объединяющее Россию и Финляндию на разных исторических этапах. Шлюзовая система Сайменского канала — одна из самых сложных. Перепад уровней между озером Сайма и Финским заливом — 75,7 метра.

Помимо своего существенного экономического и логистического значения, Сайменский канал, арендуемый у России Финляндией, считается одним из самых живописных водных объектов в мире.

По установленному регламенту, встречи уполномоченных Российской Федерации и Финляндской Республики по Сайменскому каналу проходят два раза в год.



ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ 2021



21-24 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2021

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



30 000 м²
ПЛОЩАДЕЙ



24 720
ПОСЕТИТЕЛЕЙ



654
ЭКСПОНЕНТА



64
РОССИЙСКИХ
И ЗАРУБЕЖНЫХ СМИ



29
СТРАН.
УЧАСТНИКОВ



39
ТЕМАТИЧЕСКИХ
МЕРОПРИЯТИЙ



СООБЩЕНИЕ

НА ВАЛААМ

Работающий в зимние месяцы флот можно увидеть только на двух небольших участках внутренних водных путей России.

Хотя навигация-2020 официально закрыта во всех речных бассейнах, все же можно встретить работающий теплоход на двух участках общей протяженностью менее сотни километров из 100,5 тыс км ВВП России. На небольшом участке замерзшей Мокшвы-реки, где продолжает ограниченное «зимнее» плавание десяток прогулочных теплоходов флотилии «Рэдиссон» с ледовым классом, позволяющим преодолевать льды от 10 до 20 см толщиной. И на участке реки Вуокса в Приладожье.

Там продолжает работу современный теплоход «Ладожский», который обеспечивает функционирование СНО на Вуоксе, Ладож-

ском озере и осуществляет рейсы по перевозке грузов и пассажиров на о. Валаам.

«Ладожский», спроектированный на класс Российского Речного Регистра, позволяющий преодолевать 30-сантиметровый лед, был построен в 2019 году на Онежском судостроительном заводе в Петрозаводске. В январе 2021 года он выполнил два рейса по маршруту Приозерск — Валаам — Приозерск по живописным просторам зимнего Приладожья.

На данный момент теплоход «Ладожский» остается единственным безальтернативным транспортом для связи острова Валаам с «большой землей».

МАРШРУТЫ

ВСЛЕД ЗА ИСТОРИЕЙ

В Ленобласти появится новый водный маршрут по городам, связанным с Петром I.

Ленинградская область разработала для туристов новый водный маршрут на теплоходе, который пройдет по городам, связанным с Петром I. Первыми в этом году по маршруту от Санкт-Петербурга до Лодейного Поля, через Шлиссельбург, Новую и Старую Ладогу пройдут туроператоры Ленинградской области.

Маршрут «Путь Петра Великого» начнется из Санкт-Петербурга, пройдет по реке Неве и, через Ладожское озеро, — в реку Свирь. По пути следования будет организовано посещение крепости Орешек, Ладожских (Петровских) каналов,

монастырей, музеев, места спуска первого корабля Балтийского флота — фрегата «Штандарт».

Напомним, в настоящий момент в Ленобласти построено и заprojektировано более десяти новых пассажирских причалов. Благодаря соглашению между губернатором Ленинградской области Александром Дрозденко и компанией «Конт» в рамках инвестпроекта современные пассажирские причалы уже построены в Старой Ладоге, Свиристрое, у крепости Орешек, Дубровке и Киришах. Завершено проектирование нового причала у музея-диорамы «Прорыв» в Кировске.



ЛЕНСКИЙ БАСЕЙН ВВП

МОРОЗ-СУДОРЕМОНТНИК

В Ленском бассейне внутренних водных путей в судоремонте традиционно применяют метод выморозки.



Якутия — одно из самых суровых мест планеты, где живут и работают люди, сумевшие поставить экстремальные климатические условия на службу речному флоту. В Ленском бассейне внутренних водных путей в судоремонте традиционно применяют метод выморозки для надежной фиксации корпусов и обеспечения доступа к судовым узлам и механизмам в зимний период без использования дорогостоящих и немногочисленных слипов, доков и судоподъемных устройств.

В текущий межнавигационный сезон планируется подготовить к эксплуатации в навигацию 2021 года 240 судов. Значительный ремонт корпусов предстоит провести на 27 судах. В связи с выработкой моторесурсов главных и вспомогательных двигателей планируется заменить главные двигатели на 9 судах, на 7 судах планируется заменить дизель-генераторные установки. Проведение ремонта винто-рулевого комплекса (ВРК) запла-

нировано на 45 судах. Большая часть ремонта ВРК проводится после проведения ледокольно-выморозочных работ. Для свободного доступа к подводным элементам судна данной работой предусмотрено выпиливание льда бензопилами и дальнейшим извлечением его вручную. Общий запланированный объем ледокольно-выморозочных работ этой зимой — 8 329 м³.

Работники филиалов проводят выморозку винто-рулевых комплексов в тяжелых условиях экстремально низких температур. От их профессиональной и добросовестной работы зависит своевременное проведение судоремонта и подготовки флота к навигации 2021 г.

Процесс вымораживания включает в себя освобождение ото льда винто-рулевого комплекса, сенсора эхолота, кингстонов и прочей забортной арматуры для проведения их осмотра и ремонта, а также той части корпуса судна, которая заранее определена специалистами для котельно-сварочных работ.

Зачастую это днищевая обшивка, для освобождения которой ото льда приходится «бить тоннель».



Наиболее сложным видом работ является выморозка винто-рулевого комплекса, в результате которой становится возможным провести дефектацию и ремонт деталей — замену дейдвудных втулок, выемку и установку гребных валов, ремонт винтов, насадок, перьев рулей и т.д.

В ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» к предстоящей навигации предстоит сдать в технической готовности, по информации начальника службы технической эксплуатации флота — заместителя главного инженера Сергея Горелова, 293 единицы флота. По состоянию на 8 февраля сдано более 50 единиц.

По плану выморозочных работ по всем подразделениям пароходства необходимо выморозить 8516 куб. метров льда, фактически план выполнен больше чем на половину — выморожено около 5000 кубометров. 70% процентов плана выполнили жатайские выморозчики.

Нынешней зимой в Якутии стоят устойчивые сильные морозы под минус 50 и ниже, что играет на руку выморозчикам ПАО «ЛОРП», которые постепенно, слой за слоем, с помощью бензопил и кайла вырубая майны, для того чтобы можно было отремонтировать детали движительно-рулевого комплекса теплоходов.

«Кому-то сильные морозы доставляют дискомфорт, ну а нашим выморозчикам это повышает производительность труда: не надо долго ждать, пока нарастет лед в майне, когда работа спорится — мороза не чувствуешь. Выморозчики всегда в движении, да и спецодежда и обувь у всех имеется хорошего качества. Мы ни дня не останавливались. Как лед нарастает толщиной в 20–30 см, сразу начинаем работу. Теплая погода нам не нужна», — утверждает начальник караважного цеха Пелдуйской БТЭФ ПАО «ЛОРП» Александр Агафонов, который занимается выморозкой на протяжении многих лет.

По плану выморозочные работы необходимо произвести на 30 единицах флота с общим объемом 2608 куб. м. Большие объемы выморозки запланированы на «ОС-10» (152 куб. м), ДОК-600 (212

куб. м), «Ленанефть-2057» (128 куб. м), «Ленанефть-2020» (122 куб. м). Предстоит выморозить 13 валов, 9 баллеров, установить 10 насадок. Благодаря низким температурам в Пелдуде увеличилась производительность труда по выморозке судов. В затоне работают 14 выморозчиков, большинство из которых с многолетним опытом.

Выморозочные работы на Жатайском судоремонтном заводе ПАО «ЛОРП» производятся на 32 судах. Как отметил заместитель директора Жатайского СРЗ ПАО «ЛОРП» Александр Азаров, выморозка близится к завершению.



По его информации, на караване находится 150 ед. флота — краповая механизация, доки, вспомогательный флот, теплоходы.

«Наша задача до конца сезона выморозить более 2 300 куб. м льда. В этом году устойчивые сильные морозы сыграли нам на руку, и на сегодня заявленный объем практически завершен. Параллельно в цехах ремонтируются детали движительно-рулевого комплекса. Пока идем с опережением графика. С наступлением теплой погоды начнутся сварочные работы по корпусу», — рассказал заместитель директора по флоту Жатайского СРЗ Андрей Ковалев.



НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ



ПЯТЬ МАРШРУТОВ К 800-ЛЕТИЮ

В Нижегородской области в 2021 году планируют ввести новые речные маршруты.

Правительство Нижегородской области рассчитывает в 2021 году ввести в эксплуатацию пять скоростных пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай 45Р» и расширить сеть маршрутов до аэропорта Стригино и Чкаловска, заявил губернатор региона Глеб Никитин. «У нас большие планы по развитию пассажирских речных перевозок в регионе. В год 800-летия Нижнего Новгорода мы рассчитываем ввести в эксплуатацию пять скоростных пассажирских судов «Валдай 45Р» и расширить сеть маршрутов до аэропорта Стригино и Чкаловска. Рассматриваем рейсы до Дзержинска, до Шуховской башни, которая после реконструкции стала новой точкой притяжения туристов. Также планируем ввести маршрут до Васильсурска», — отметил Глеб Никитин.

Как напомнили в министерстве транспорта и автомобильных дорог региона, на данный момент между Нижним Новгородом и Васильсурском нет железнодорожного и прямого автобусного сообщения.

«С запуском «Валдая 45Р» это направление станет перспективным для организации туров выходного дня. Васильсурск входит в перечень исторических городов России. В поселке и его окрестностях много природных достопримечательностей, благодаря которым эти места называют

«Волжской Швейцарией», — рассказал заместитель губернатора Нижегородской области Сергей Морозов.

По его словам, сейчас также прорабатывается маршрут рейса «Валдай 45Р» до Чкаловска через Городец. Планируется, что судно начнет курсировать в 2021 году с открытия навигации. Рейс планируется организовать по выходным дням по маршруту Нижний Новгород — Городец — Чкаловск — Городец — Нижний Новгород. Время в пути в одну сторону составит около двух часов с учетом прохождения шлюзов.

Напомним, за навигацию 2020 года на судне «Валдай 45Р» было перевезено более 2,2 тыс. пассажиров. Судно курсировало по маршрутам Нижний Новгород — Городец и Нижний Новгород — Макарьево и обратно.

«В 2020 году спрос на билеты был очень высоким. Однако пандемия внесла свои коррективы: перевозка осуществлялась с учетом ограниченной наполняемости судна — до 30 человек. Все пассажиры должны были находиться на борту в защитных масках. В юбилейный для Нижнего Новгорода год мы планируем запустить сразу несколько новых маршрутов, которые будут популярны и среди жителей региона, и среди туристов», — отметил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

ТАТАРСТАН

КАТЕРА — НА ЭКСПОРТ

Предприятие из Татарстана Velvette Marine поставило первый катер в Германию.

Предприятие из Татарстана по производству катеров Velvette Marine выходит на экспортный рынок Германии. Первая отгрузка катера Velvette 24 Euphoria в Гамбург уже состоялась. Компания Velvette Marine начинает свою историю с 2007 года. Сегодня компания является ведущим российским производителем катеров и яхт, добившись признания качества и узнаваемости бренда на российском и мировом уровнях. География поставок насчитывает 11 стран мира. Уже выпущено более 1000 катеров и яхт.

Velvette Marine входит в Фонд прямых инвестиций.

В текущем году компания обрательна в Центр поддержки экспорта республиканского Фонда

поддержки предпринимательства за содействием в получении европейского сертификата CE, необходимого для выхода на рынок стран Евросоюза. Сумма софинансирования при получении европейского сертификата соответствия со стороны Центра составила 1 млн руб., еще 341 тыс. руб. составили личные средства предприятия.

В результате компания открыла для себя новый рынок сбыта — катер в рамках дистрибьюторского контракта направлен в Германию.

Помощь в экспортной деятельности предпринимателей республики осуществляется в рамках национального проекта «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы».

КОМИ

СИЛАМИ СУДОВЫХ КОМАНД

В межнавигационный период будет отремонтировано 61 из 96 судов технического флота Администрации «Печораводпуть».

В судоремонтных мастерских ФБУ «Администрация «Печораводпуть» с начала 2021 года развернут судоремонт силами судовых команд на судах технического флота. Планы межнавигационного ремонта включают проведение ремонта 61 единицы судов и плавучих объектов, в том числе среднего ремонта — 12 ед., текущего — 49 ед.

Установившиеся в регионе крепкие морозы не позволяют проводить работы на открытом воздухе, поэтому экипажи судов ведут планово-предупредительный ремонт оборудования, механизмов и деталей, доставленных с осени в цех судоремонта, механический и цех технической эксплуатации флота. На земснаряде «Печорский-710» пр. 23–110 ведется ремонт фрикционных, электромагнитных муфт становой и кормовой лебедок. На буксирном теплоходе «Борис Воронцов» пр. Р-14 проводится ремонт главных двигателей 6ЧНСР 18/22, на теплоходе «Сигнал» пр. 81240 промывка и ремонт навесного оборудования двигателей и циркуляционных насосов, также ведется работа по ремонту электрооборудования судов, предварительно доставленного в цеха в осенний период.

Работники механического цеха заняты изготовлением гребных валов обстановочных судов пр.391, проверкой и дефектацией гребных валов, баллеров. В корпусно-сварочном цехе проводится ремонт и наплавка рабочих устройств земснарядов.

Администрация в течение навигации эксплуатирует 2653 шт. средств навигационного оборудования, в том числе 1452 береговых знака и 1201 плавучих знак. В межнавигационный период проводятся работы по ремонту

береговых знаков судоходной обстановки в количестве 388 шт., а также ремонт якорей Горбунова для плавучих СНО в количестве 95 шт.

В целях выполнения государственного задания работниками «Печораводпути» осуществляется закупочная деятельность по приобретению товаров, услуг, материалов и инвентаря, необходимых для снабжения судов Администрации, в техническом отделе проводится корректировка навигационных пособий (карт).



АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

С БУКСИРАМИ СЛОЖНЕЕ

В СРП к началу летней навигации 2021 года переклассифицируют флот с речного на морской класс.

Конструкторское бюро Северного речного пароходства в зимний период подготовки к навигации 2021 года осуществляет проектные работы и авторский надзор по переклассификации речных судов на морской класс.

Технические работы проводят в обособленном подразделении «СРП-Поморье» в Котласе на двух сухогрузных баржах проекта 942 и буксире проекта Р-33Б.

Как рассказал руководитель конструкторского бюро АО «СРП» Алексей Грибанов, баржи с момента постройки имели класс Российского Речного Регистра «Р1,2». Проектом предусматривается переклассификация барж-площадок на класс «М-ПР3,0» с обновлением на уровень У2. Введение их в строй

позволит расширить район плавания и географию работы до морских ареалов.

«При переклассификации барж производится смена наружной обшивки и набора корпуса, кабельных трасс, устанавливается новый грузовой бункер, увеличивается бак, устанавливаются дополнительные водонепроницаемые переборки, заменяется якорное устройство с цепными ящиками, оборудуются водонепроницаемые закрытия, устанавливается кормовое аппаратное устройство с ручными лебедками, фальшборт и леерное ограждение, устанавливается молниезащитное устройство для перевозки опасных грузов, сигнальные огни и т.п. Грузоподъемность барж после

переклассификации составит 856 тонн», — прокомментировал руководитель конструкторского бюро.

Процесс переклассификации буксира, однако, более сложный. Подобного рода работы проводились в ОП СРП-Поморье более 10 лет назад.

«Для переклассификации буксира «Плотовод-668» на класс «М-СП» РРР с одновременным обновлением на уровень У2 производится значительный объем работ, включая разработку проекта и согласование его с РРР, дефектацию всех элементов судна, начиная с корпуса и заканчивая кабельными трассами. Проектом переклассификации предусматривается замена наружной обшивки корпуса, установка дополнительного набора и водонепроницаемой переборки, установка водонепроницаемых иллюминаторов и дверей, расширение надстройки и рубки, ремонт механизмов и электрооборудования, частичная замена трубопроводов судовых систем, кабельных трасс, модернизация системы газовыхлопа, дооборудование якорного устройства, комплектация радионавигационным и спасательным оборудованием, аварийным и противопожарным снабжением, дооборудование буксирных лебедок, установка системы пожаротушения», — пояснил Алексей Грибанов.

При производстве работ специалисты стараются сберечь базовые элементы. Особенно тщательная работа ведется с теми конструкциями, от которых зависит безопасность эксплуатации транспорта.





ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

МОЩНОСТИ ПОЗВОЛЯЮТ БОЛЬШЕ

В Омской области разрабатывают концепцию развития внутреннего водного транспорта.

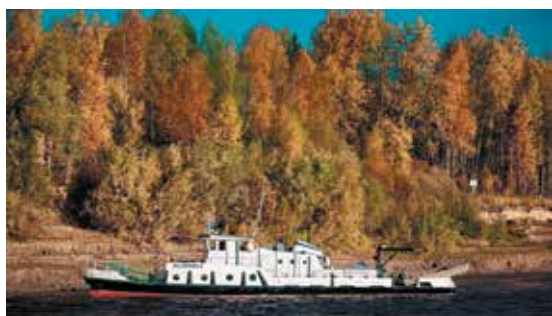
В Омской области на заседании рабочей группы по вопросам комплексного развития внутреннего водного транспорта под председательством губернатора региона Александра Буркова было принято решение о разработке региональной концепции развития внутреннего водного транспорта. Цель – значительно повысить долю наиболее экономичного и экологичного из видов грузопассажирских перевозок в транспортном балансе региона.

С докладом на совещании выступил руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Роман Чесноков. Он сообщил, что в 2020 году по водным путям Обь-Иртышского бассейна было перевезено более 770 тысяч пассажиров и 8 миллионов тонн различных грузов. А также отметил, что

мощности береговых перегрузочных комплексов портов и транспортных предприятий бассейна в настоящее время загружены только на 35% от своих возможностей.

Учитывая тот факт, что содержание внутренних водных путей обходится гораздо дешевле содержания автомобильных дорог, по которым осуществляется перевозка большинства грузов, а также огромный резерв пропускной способности водных путей, в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» совместно с другими заинтересованными ведомствами и компаниями приступили к работе над созданием концепции развития внутреннего водного транспорта.

Кроме того, до начала летнего периода должен быть проработан вопрос о возобновлении внутренних пассажирских перевозок по маршрутам Омск — Большеречье и Центр — Зеленый Берег. Губернатор подчеркнул, что речной пассажирский транспорт должен быть запущен уже в предстоящий летний период.



НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОБНОВЯТ И СКОРРЕКТИРУЮТ

Обский бассейн к навигации подготовит карты на 4 тыс. км водного пути.

Картографы Администрации Обского бассейна ВВП в навигацию 2020 года выполнили камеральные работы по обновлению электронных навигационных карт внутренних водных путей общей протяженностью 2701 км.

В навигацию 2021 запланировано выполнить обновление и корректуру ЭНК ВВП общей протяженностью 3296 км.

В настоящее время идет корректура бумажных карт. К навигации 2021 года будет подготовлено 370 экземпляров карт на общую протяженность 3855 км водного пути.

Добавим, самые старые карты реки Обь, сохранившиеся в архиве отдела картографии и водных изысканий ФБУ «Администрация Обского бассейна внутренних водных путей», датируются 1900 годом.

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ



ПАНДЕМИИ ВОПРЕКИ

Объем отгруженной продукции судостроительных предприятий Ярославской области в 2020 году вырос в 1,6 раза.

Объем продукции, отгруженной судостроительными предприятиями Ярославской области, по итогам 2020 года составил 14,6 млрд руб., что в 1,6 раза превышает итоговый показатель 2019 года.

Как отметил зампред правительства области Максим Авдеев, судостроительная отрасль региона продолжает развиваться даже в условиях ограничений, связанных с пандемией COVID-19.

Так, судостроительный завод «Вымпел» спустил на воду третье морское пассажирское судно на подводных крыльях «Комета 120М». Также предприятием был изготовлен патрульный катер «Ламантин» в речном исполнении. В декабре 2020 года заложен шестой сторожевой корабль «Гюйс» для Пограничной службы ФСБ России.

Ярославский судостроительный завод спустил на воду

катер-нефтесборщик для локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов. Также заказчикам переданы пограничный корабль «Балаклава» и два буксира. В октябре прошлого года заложены два сторожевых корабля «Гюйс».

Всего в судостроении региона работают пять предприятий, общий штат сотрудников которых около 3 тыс. человек.

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

К ТЕРМИНАЛАМ ПОРТА

Проектирование объездной дороги к порту Азов обещают завершить в 2021 году.

В этом году должно завершиться проектирование объездной дороги к терминалам порта Азов. Об этом в эфире телеканала «ДОН 24» рассказал губернатор Ростовской области Василий Голубев.

«Это дорога, которая должна увести транспорт из города. Проблемная история. Сейчас идет проектирование. Это уже один из этапов строительства. Если до конца года мы будем иметь

на руках и проект, и экспертизу, то тогда наступает время, когда мы можем рассматривать вопрос о финансировании», — заявил губернатор.

Глава региона также добавил, что более точная информация появится осенью. При этом главная задача 2021 года — завершить проектирование дороги.

О том, что к порту нужна отдельная дорога, говорить начали еще в 2018 году. Большегрузы

с зерном, следующие в терминалы, разрушают асфальтированное покрытие и создают напряженную ситуацию на улицах города.

Протяженность новой дороги составит около 9 км. Стоимость реализации проекта летом 2020 года региональные власти оценивали в 2 млрд рублей. Чтобы построить дорогу, власти региона должны изъять у граждан и компаний 39 земельных участков.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

ЕРП ОТМЕТИЛО 90-ЛЕТИЕ

Крупнейшему предприятию речного транспорта Красноярского края — Енисейскому речному пароходству 5 февраля исполнилось 90 лет.



АО «Енисейское речное пароходство» сегодня является основным перевозчиком грузов по водным путям бассейна реки Енисей и осуществляет деятельность на территории Красноярского края, Таймыра, Эвенкии, Хакасии. Основным заказчиком и держателем контрольного пакета акций предприятия является ПАО «ГМК «Норильский никель».

Совместно с филиалами и дочерними обществами АО «Красноярский речной порт» и АО «Лесосибирский порт» Енисейское пароходство оказывает полный комплекс транспортных услуг. Собственные судоремонтные и судостроительные предприятия обеспечивают бесперебойную работу компании. Енисейское пароходство обладает самым мощным в регионе сухогрузным и танкерным флотом, который насчитывает более 460 судов общей грузоподъемностью около 650 тыс. тонн.

К юбилею Енисейское пароходство подошло с хорошими пока-

зателями: предприятие работает стабильно, обеспечена его финансовая устойчивость, грузовая база сформирована. Годовой грузооборот АО «ЕРП» превышает 4 миллиона тонн.

Универсальный флот, собственное портовое хозяйство, штат опытных капитанов и штурманов позволяют Енисейскому речному пароходству гарантировать: в судоходный период ни один населенный пункт, ни одно предприятие не окажется в изоляции. Ежегодно речники работают на самых сложных притоках Енисея, обеспечивая Северный завоз.

Енисейское пароходство как государственное предприятие было создано постановлением советского правительства в 1931 году. С 1994 года компания стала открытым акционерным обществом. На долю АО «Енисейское речное пароходство» приходится более 75% грузопотока по водным путям Красноярского края.

ЭКСПЕДИЦИЯ



ИЗ МАРМАРИСА ДО АЛКАИДЕСА

Средиземноморский этап трансокеанского перехода яхты «Славянка» завершен.

Завершился средиземноморский этап трансокеанского плавания парусно-моторной яхты «Славянка» в рамках Международной экспедиции «Маршрутами русских мореплавателей через два океана». Публикуем выдержки из судового журнала.

4 февраля «Славянка» прибыла в порт Алкаидеса (испанская часть Гибралтара). От Мармариса (Турция) пройдено 2642,5 морских миль. Стояночных — 37 суток (26 суток стоянки на Крите для ремонта и замены оборудования), ходовых — 25 суток.

Первые 5 суток плавания после отхода из Мармариса были спокойные, все остальное время плавание проходило при свежем встречном ветре западных румбов силой от 5 до 8 баллов по шкале

Бофорта. Весьма часто ветер усиливался до штормового.

На переходе по Средиземному морю судно показало хорошие мореходные качества, уверенно идет под парусами, при штормовании на волну воду на палубу почти не принимает.

Самый запоминающийся момент в этом переходе — прохождение урагана «Гортензия» 21–23 января 2021 года в районе Балеарских островов. В это время порывы ветра достигали 40 метров в секунду, «Славянка» стояла на якоре под прикрытием о. Минорка, укрываясь от непогоды.

Все члены экипажа «Славянки» здоровы и преодолевают перипетии плавания, не теряя чувства юмора и желания начать трансатлантический переход. Выход из Гибралтара — через несколько дней,

когда будет завершена профилактика двигателя, другого судового оборудования и такелажа.

Через Атлантику «Славянка» пойдет назначением в порт Колон — атлантические «ворота» Панамского канала, заходы на острова только в случае крайней необходимости.

Миссия экспедиции — объединение общественности в деле изучения и популяризации морской географии и продвижения позитивного образа России путем совершения морского похода с привлечением государственных и общественных организаций, учебно-образовательных заведений, представителей культуры, спорта, науки, бизнеса и ведущих средств массовой информации.

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

Напомним, в 2019 году президент Российской Федерации дал поручение об организации на Дальнем Востоке Школы под парусами.

23 июня 2020 года создана Ассоциация «Дальневосточная школа под парусами», учредителями которой выступили ЧУ «ЦМП «Семь океанов», МГУ имени адмирала Г. И. Невельского и Краевая спортивная школа олимпийского резерва (КГАУ «КСШОР»).

Яхта «Славянка» — первая яхта парусной флотилии, приобретенная ФГУП «Росморпорт» в соответствии с поручением президента РФ для Ассоциации «Дальневосточная школа под парусами».

КРУГЛЫЙ СТОЛ

ПОВЫСИТЬ СТАТУС
АНТАРКТИЧЕСКОЙ ПОВЕСТКИ

Программа укрепления присутствия РФ в Антарктике должна быть повышена в статусе до общегосударственного проекта, считают в ДПФ.

Россия, как страна-первооткрыватель Антарктиды, великая морская и полярная держава, должна последовательно развивать потенциал присутствия на южном континенте и транспортные возможности с целью обеспечения на долгосрочную перспективу своих интересов на столь же высоком уровне, как в Арктике. К такому выводу пришли участники Всероссийского «круглого стола», организованного Общероссийским движением поддержки флота (ДПФ) совместно с Институтом Латинской Америки РАН в ознаменование 201-й годовщины открытия южного материка русскими моряками.

В мероприятии, прошедшем на площадке Института Латинской Америки, приняли участие известные полярники, участники парусных экспедиций к южному континенту, представители руководства Росгидромета, Федерального агентства по рыболовству, Федерального агентства морского и речного транспорта, Росгеологии, Музея морского и речного флота, академической и отраслевой науки, отечественного бизнеса, работающего с Латинской Америкой, и латиноамериканских деловых кругов.

На протяжении практически всей своей истории ДПФ, которое в этом году отметит 30-летие, системно работает над укреплением в общественно-государственном сознании океанского вектора национального развития, неотъемлемой частью которого является создание условий для российского лидерства на обоих полюсах. Об этом напомнил, открывая «круглый стол», председатель ДПФ, капитан 1-го ранга запаса Михаил Ненашев. При этом, считает он, наиболее серьезной поддержкой антарктического направления своей внешнеполитической и внешнеэкономической деятельности Москва может заручиться именно среди стран Латинской Америки, большинство из которых выступает за расширение присутствия России в регионе и ее влияния в Антарктике.

Этот тезис получил подтверждение и развитие в выступлениях директора Института Латинской Америки Дмитрия Разумовского, научных сотрудников института, представителя Торгово-промышленной палаты провинции Осорно (Чили) в России Алехандро Клок Вараса, председателя Совета директоров компании «РусТрансАтлантис» Сергея Ныркова, участника экспедиции к Антарктиде на российской яхте «Елизавета», курсанта ГУМРФ имени адмирала Макарова Тимофея Полозняка и ряда других.

О различных аспектах российского присутствия на шестом континенте, ключевых научно-

исследовательских проектах и проблемах рассказали заместитель руководителя Росгидромета Дмитрий Зайцев, вице-президент российской геологической компании «Росгеология» Сергей Хрущев, заместитель директора НИИ Арктики и Антарктики, начальник Российской антарктической экспедиции Александр Клепиков.

Реалиями обостряющейся промышленной конкуренции в антарктических водах, а также примерами административно-правового выдавливания из бассейна Южного океана российских рыболовческих компаний представителями англосаксонского блока поделился с участниками мероприятия заместитель начальника Управления международного сотрудничества Росрыболовства Дмитрий Кременюк.

Как было отмечено, целым рядом стран, территориально примыкающих к Антарктическому бассейну или сохраняющих там с колониальных времен подконтрольные территории, ведется масштабная, щедро финансируемая подготовка к предстоящему в 2048 году истечению срока действия Договора об Антарктике и возможному старту процесса раздела южного континента и его ресурсов. В этих условиях, по мнению участников «круглого стола» ДПФ, для создания достаточных условий по защите интересов России при развитии событий вокруг Антарктиды по любому из возможных сценариев Антарктическая повестка РФ должна сменить статус одной из периферийных по значимости ведомственных программ, финансируемой по остаточному принципу, на уровень проекта общегосударственной значимости национального проекта. Среди инструментов, необходимых для эффективного решения этой задачи, были названы создание под эгидой РФ океанского транспортного потенциала, а также контролируемой российским бизнесом портовой и судостроительно-судоремонтной инфраструктуры в районах, примыкающих к Антарктике.

Подводя итоги дискуссии, лидер ДПФ пообещал подготовленные на основе прозвучавших идей и предложений рекомендации «круглого стола» направить для рассмотрения в высокие государственные инстанции, в том числе в Государственный совет. Кроме того, ДПФ объявило о намерении организовать Международную конференцию морских общественных организаций стран АТР и Латинской Америки для выработки планов взаимодействия по актуальным вопросам и консолидации подходов морского сообщества, в том числе по будущему статусу и формату развития Антарктического бассейна.





ШТАБ-КВАРТИРА КАДРОВ

Макаровка и Росатом открыли штаб-квартиру Центра морских арктических компетенций.

В Санкт-Петербурге совместными усилиями ГУМРФ имени С. О. Макарова и госкорпорации «Росатом» открыта штаб-квартира Центра морских арктических компетенций. Штаб-квартира предназначена для проведения управленческих мероприятий по организации и проведению подготовки специалистов по эксплуатации атомного ледокольного флота госкорпорации.

В церемонии торжественного открытия штаб-квартиры Центра морских арктических компетенций приняли участие заместитель генерального директора — директор Дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка и ректор университета профессор Сергей Барышников.

Штаб-квартира ЦМАК оснащена современной адаптивной системой видеоконференцсвязи с подключением офиса ГК «Росатом» в Москве, ФГУП «Атомфлот» в Мурманске, группы наблюдения за строительством атомных ледоколов на Балтийском заводе ОСК, а также Росморречфлота.

В рамках мероприятия открыта именная аудитория, посвященная первому капитану легендарного атомного ледокола «Ленин», выпускнику Макаровки Борису Макаровичу Соколову.

Почетные гости университета осмотрели новые классы Морского учебно-тренажерного центра университета, компьютерные симуляторы для отработки навыков использования судовых РЛС/САРП/ЭКНИС и ГМССБ, управления речным судном на внутренних водных путях, подготовки операторов судовых систем динамического позиционирования, судовых энергетических установок.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — единственный в России и в мире вуз, в котором с 1958 года (когда был подготовлен первый экипаж атомного ледокола «Ленин») на кафедре

судовых ядерных энергетических установок в составе факультета судовой энергетики Института «Морская академия» действует система подготовки инженеров, необходимых для эксплуатации гражданских атомных судов. За это время было подготовлено более 1000 инженеров-атомщиков, свыше 3500 специалистов прошли различные программы повышения квалификации на спецфакультете вуза и в Институте дополнительного профессионального образования.

При поддержке ФГУП «Атомфлот» в созданном в 2018 году Центре морских арктических компетенций университета установлен полномасштабный тренажер центрального поста управления (ЦПУ) машинного отделения атомных ледоколов проекта 22220, повторяющий функционал и эргономику судового ЦПУ. В марте 2019 года ЦМАК начал обучение первой группы специалистов Балтийского завода, которые в конце 2019 года вывели строящийся универсальный атомный ледокол «Арктика» на швартовые испытания. С мая 2019 года центр приступил к подготовке первого экипажа новейшего универсального атомного ледокола «Арктика», построенного на Балтзаводе. Всего за время работы центра уже подготовлено 207 специалистов.

Обеспечение кадровой составляющей строящегося Россией нового поколения атомного ледокольного флота — уникальная компетенция ГУМРФ имени адмирала Макарова. С учетом планируемого развития Арктической зоны Российской Федерации, организации круглогодичной навигации по Северному морскому пути, реализации программы строительства ледоколов и судов ледового класса, а также внедрения требований Полярного кодекса синергия Макаровки и ФГУП «Атомфлот» приобретает особую важность для развития отрасли.

ГУМРФ

НАВЫКИ — НА ТРЕХМЕРНЫХ МОДЕЛЯХ

Морской УТЦ ГУМРФ ввел в эксплуатацию тренажерный комплекс подготовки специалистов по коллективным спасательным средствам.

Морской учебно-тренажерный центр Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ввел в эксплуатацию новый тренажерный комплекс подготовки специалистов по спасательным шлюпкам и плотам, дежурным шлюпкам и скоростным дежурным шлюпкам.

Обучение будет проводиться в соответствии с требованиями Кодекса ПДНВ «Обязательные минимальные требования для дипломирования специалистов по спасательным шлюпкам и плотам».

В состав тренажера входят шесть рабочих мест, координируемых с рабочей станции инструктора. Каждое учебное место оснащено мультимедийной тренажерной программой с имитаторами органов управления шлюпкой для отработки маневрирования, а также мультимедийными обучающими модулями, выполненными в виде электронных учебников с разделами для самостоятельной проверки знаний по темам: «Спасательные шлюпки», «Спасательные плоты», «Дежурные шлюпки», «Скоростные дежурные шлюпки».

С введением в эксплуатацию нового тренажерного класса обучаемые смогут получать теоретическую подготовку по устройству

и правильному алгоритму спуска на воду и подъему на борт скоростных и дежурных шлюпок и плотов, управлению ими в штормовую погоду, действиям на борту, использованию радиооборудования и оказанию первой медицинской помощи.

Новый тренажерный комплекс ГУМРФ позволит курсантам плавательных специальностей и морякам, повышающим квалификацию, изучать предметы снабжения, оборудование и спуск различных типов спасательных плавсредств на их трехмерных моделях, отрабатывая верный стереотип управления шлюпкой (плотом) в заданных моделируемых условиях. В частности, реализована трехмерная имитация действий по активации плавучей дымовой шапки, парашютной ракеты, фальшфейера, транспондера и электрической батареи.

Управление спасательными и скоростными дежурными шлюпками ведется с помощью входящего в состав учебного комплекса специализированного программного обеспечения. База тестов для контроля усвоения слушателями учебного материала содержит 190 заданий по темам с ведением архива по результатам тестирования.

Отмечается, что введением в эксплуатацию нового тренажерного комплекса университет усиливает подготовку курсантов — выпускников плавательных специальностей, повышая их конкурентоспособность на рынке труда, а также обеспечивает большую эффективность реализации дополнительных профессиональных программ при повышении квалификации членов экипажей морских судов.



СЕВМАШ

ОТ СТИПЕНДИИ ДО ТРУДОУСТРОЙСТВА

«Севмаш» увеличивает количество обучающихся по целевым договорам.

Количество желающих обучаться по целевым направлениям от «Севмаша» увеличилось на треть. Специалисты отдела технического обучения предприятия вели информационную кампанию для абитуриентов дистанционно с использованием видеоконференцсвязи.

У предприятия — 22 соглашения с ведущими высшими учебными заведениями страны для возможности целевого обучения будущих корабелов. Еще с двумя университетами — в Петрозаводске и Мурманске — ведется работа в этом направлении. Студенты могут обучаться в Политехе им. Петра Великого, Балтийском государственном университете «Военмех» им. Д. Ф. Устинова, ЛЭТИ, Санкт-Петербургском государственном университете им. Бонч-Бруевича, Северном Арктическом федеральном университете и других вузах.

Стартовала информационная кампания 2021 года. Специалисты отдела технического обучения проводят встречи с работниками предприятия, чьи дети готовятся к поступлению. Заключение целевого договора — это возможность получения дополнительной стипендии, прохождения практики

по специальности, дальнейшее трудоустройство на предприятии.

Отмечается, что на «Севмаш» устраиваются работать и молодые люди, прошедшие службу в специализированных подразделениях Министерства обороны. Научно-производственные роты были созданы в 2018 году. По итогам демобилизации военнослужащих предыдущих призывов НПП на предприятие вернулось 85% ребят. Достигается главная цель создания спецрот — закрепление молодых людей на заводе без потери квалификации.

В ближайшее время на «Севмаш» придет шестой призыв научно-производственной роты.

В прошлом году был опробован новый формат работы со школьниками — проведена профильная судостроительная смена во Всероссийском детском центре «Орленок». По результатам смены 13 школьников получили сертификаты на целевое обучение от «Севмаша» в Северном Арктическом федеральном университете после окончания школы. Планируется, что в 2021 году в «Орленке» снова пройдет судостроительная смена.

