

Отраслевая газета 15 МАРТА 2021 года №3 (13021) Выходит один раз в месяц

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

TPAHCIOPI

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

C . O



ШВАРТОВНЫЕ ИСПЫТАНИЯ «ПОРТНЬЮС»



УВЕЛИЧИТЬ ПРОТЯЖЕННОСТЬ



СЛАВНОЕ ПРОШЛОЕ, УВЕРЕННОЕ БУДУЩЕЕ



СЕВМОРПУТЬ: УВЕЛИЧЕНО «ОКНО» НАВИГАЦИИ

Арктический газовоз «Кристоф де Маржери» совершил экспериментальный круговой рейс по восточному сектору Арктики.

рктический газовоз «Кристоф де Маржери» совер-**L**шил экспериментальный круговой рейс по маршруту Сабетта — Цзянсу (КНР) — Сабетта по высокоширотной трассе Северного морского пути и ошвартовался к причалу в порту погрузки. Впервые в истории крупнотоннажное грузовое судно осуществило транзитный переход по восточному сектору Арктики в феврале.

Обратный переход по СМП от мыса Дежнева до Сабетты танкер осуществлял под проводкой атомного ледокола «50 лет Победы». Протяженность маршрута по Севморпути составила около 2500 морских миль, движение каравана по СМП заняло 11 суток 10 часов.

По информации пресс-службы «Совкомфлота», на всем протяжении перехода судно поддерживало безопасную скорость с учетом ледовой обстановки и климатических условий. Наибольшую сложность при переходе представляли торосистые участки в Чукотском и Восточно-Сибирском морях.

«В результате майского рейса «Кристофа де Маржери» 2020 года, а также текущего рейса газовоза, навигационное «окно» в восточном секторе Арктики было расширено практически в два раза. Увеличение периода арктической навигации позволяет говорить о перспективах более эффективного использования высокоширотного транспортного коридора как для российской, так и для мировой экономики», — подчеркнул генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

Успешное осуществление кругового рейса газовоза в январефеврале 2020 года стало результатом многолетней системной работы группы «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК» по развитию транзитного потенциала Северного морского пути.

В Атомфлоте отметили, что в настоящее время Госкорпорация «Росатом», ПАО «НОВАТЭК» и ПАО «Совкомфлот» прорабатывают вопрос обеспечения проводки танкера-газовоза в восточном направлении в апреле-мае этого года.

IV КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

РАСШИРЯТЬ, УГЛУБЛЯТЬ, СТРОИТЬ

На IV Международном конгрессе «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» в Москве, организованном ИАА «ПортНьюс», были представлены планы и ключевые проекты в сфере водного транспорта РФ.

аместитель министра гранспорта РФ Александр Пошивай и заместители руководителя Росморречфлота Захарий Джиоев и Константин Анисимов представили участникам прошедшего в Москве форума «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» планы развития и ключевые проекты в сфере водного транспорта.

Открывая мероприятие, Александр Пошивай отметил, что дноуглубительные работы имеют ключевое значение для развития инфраструктуры как морских портов, так и внутренних водных путей страны. Согласно приведенным им данным, в морской акватории РФ в настоящее время действуют порядка 40 дноуглубительных судов, около 120 — в бассейнах внутренних водных путей. В морских портах и на подходах к ним в 2020 году объемы сервисного дноуглубления составили 7,8 млн куб м, на ВВП, в рамках

проведения навигационных путевых работ — 23,1 млн куб м.

Средний возраст дноуглубительного флота превышает 36 лет, и потому приоритетной задачей является его обновление и повышение качества.

Отвечая на вопрос модератора, Александр Пошивай рассказал о ведущейся Минтрансом проработке вопроса о так называемом едином операторе внутренних водных путей.

Окончание на стр. 2





IV КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

РАСШИРЯТЬ, УГЛУБЛЯТЬ, СТРОИТЬ

Начало на стр. 1

Речь идет об администрировании ряда участков внутренних водных путей, передачу которых под управление единому оператору предполагается проводить поэтапно.

Как пояснил замминистра транспорта, проект потенциально может затронуть только самые грузонапряженные участки ВВП с привлекательными условиями для коммерческого судоходства.

В своем выступлении Захарий Джиоев остановился на реализации мероприятий Комплексного плана расширения и модернизации магистральной инфраструктуры. С этого года соответствующий федеральный проект в рамках КПМИ называется «Развитие морских портов», его действие продлено до 2030 года.

В его рамках реализуется 50 мероприятий, причем 75% финансирования обеспечивают инвесторы и только 25% дает государство, в основном на строительство флота.

В частности, он отметил, что контракт на строительство морского комплекса по перевалке СПГ в бухте Бечевинская на Камчатке будет заключен в самое ближайшее время, подходной канал, предполагающий дноуглубительные работы в объеме 16,5 млн куб м грунта, должен быть готов ко 2-му кварталу 2022 года.

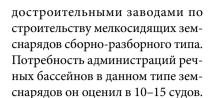
Также он отметил, что в целях развития ВВП в ведомственную программу включены 34 проекта развития и реконструкции судоходных гидротехнических сооружений.

Замруководителя Росморречфлота также подтвердил, что проект строительства Багаевского гидроузла будет реализован до конца 2024 года.

Константин Анисимов в своем выступлении остановился на вопросах проведения дноуглубительных работ на ВВП, обновлении и строительстве дноуглубительного флота.

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) до 2024 года запланировано строительство 101 единицы флота, из них 8 земснарядов, 54 единицы обстановочного флота, 27 промерных судов, а также по 6 специализированных и экологических судов, сообщил Константин Анисимов.

По его словам, наряду с этим ведомство ведет переговоры с су-



Кроме того, отметил Константин Анисимов, Росморречфлот предложил включить строительство дноуглубительного и вспомогательного флота в разрабатываемый нацпроект по внутреннему водному транспорту. В период с 2025 по 2030 год, сообщил он, «планируется построить еще 150–200 единиц технического флота».

ГОРОДЕЦ

Для строительства в районе Городца судоходного канала найдено решение, сообщил заместитель министра транспорта России Александр Пошивай.

«Второй этап согласования проекта по строительству Нижегородского гидроузла мы, к сожалению, не прошли, поскольку населением был поднят экологический вопрос о том, что реализация проекта повлияет на подтопление территории... Речь же шла о создании временного водохранилища, которое наполнялось бы во время паводка и затем постепенно срабатывалось, чтобы к концу навигации река вошла в свое русло... Тем не менее недавно было принято решение о промежуточном варианте, в рамках которого нами будет построена дополнительная камера к шлюзу 15, создан судоходный канал длиной 40 км с соответствующим дноуглублением, которое еще будет обсуждаться», — рассказал Александр Пошивай.

Напомним, данный проект рассматривается в рамках мероприятии по ликвидации лимитирующих участков, в том числе на внутренних водных путях (ВВП) Единой глубоководной системы (ЕГС) европейской части Российской Федерации.

«ЮЖНАЯ ПОЛУПОДКОВА»

Росморречфлот прорабатывает возможность организации круглогодичной навигации на участке Астрахань — Ростов-на-Дону (т.н. «Южная полуподкова»).

По словам Александра Пошивая, для этого необходимо дооборудовать шлюзы, чтобы они могли работать в зимних условиях, а также построить ледоколы для проводки караванов судов. При этом возникает вопрос нагрузки

льда на откосах канала, поэтому необходимо провести научную проработку данного проекта.

Александр Пошивай также отметил, что Багаевский гидроузел строится в соответствии с графиком.

«Сомнений в том, что он будет построен в срок, никаких нет»,— сказал заместитель министра. Введение круглогодичной навигации на южных участках внутренних водных путей РФ, как отмечалось ранее, позволит решить одну из ключевых проблем российского внутреннего водного транспорта — сезонность.

ЗЕМСНАРЯДЫ — В НАЦПРОЕКТ

Росморречфлот предложил включить в нацпроект развития внутреннего водного транспорта России строительство 49 дноуглубительных судов и 78 самоходных и несамоходных шаланд, сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

По его словам, на период 2021—2024 годов ФКУ «Речводпуть» планируется строительство четырех единиц землесосов производительностью 700 куб. м в час класса РРР проекта 4395. В настоящее время подготовлена документация открытого конкурса, проведение конкурсных процедур и заключение контракта с подрядчиком запланировано не позднее 1 июня 2021 года.

Одновременно в настоящее время на судостроительном заводе «Лотос» ведется строительство четырех роторно-ковшовых земснарядов по инновационному проекту в период 2020–2024 годов с использованием механизма лизинга. В долгосрочной программе до 2030 года по данной схеме предусматривается строительство еще 16 аналогичных земснарядов.

Также, учитывая особенности определенных бассейнов внутренних водных путей, Росморречфлотом прорабатывается вопрос строительства многофункциональных самоходных мелкосидящих земснарядов с производительностью от 800 до 3 тыс. куб. м в час. Общая потребность в данном типе судов может составить в краткосрочной перспективе четыре ед. и в долгосрочной перспективе около 10 ед.

В настоящее время для содержания ВВП на балансе администраций внутренних водных путей находится 2359 судов технического флота (годных к эксплуатации — 1908 ед.), в том числе 154 ед. дноуглубительного флота, из которых годных к эксплуатации 120 ед. Средний возраст дноуглубительной техники превышает 36 лет.

НАРАСТИТЬ ЛОКАЛИЗАЦИЮ

Локализацию дноуглубительных судов, строящихся в России, планируется постепенно довести до 80% в течение шести-семи лет, сообщил генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

По его словам, кооперация по производству корпусов земснарядов и шаланд с последующим их насыщением при помощи производственной базы компании ІНС, предполагает постепенную локализацию производства дноуглубительной техники и позволяет параллельно решать задачи импортозамещения на данном направлении.



Современный проект данных судов был разработан совместно с Росморречфлотом и компанией IHC Holland B. V. Принимая во внимание техническую сложность судов и необходимость поставки импортного оборудования, заказы на строительство земснарядов размещены на АО «Судостроительный завод «Лотос», расположенном в пределах собой экономической зоны «Лотос».

ДЛЯ РЕК РОССИИ

Объединенная судостроительная корпорация, по словам главы ОСК Алексея Рахманова, видит перспективу строительства более чем 700 судов для внутренних водных путей России до 2035 года.

По его мнению, такое количество флота будет востребовано при условии достижения проектных глубин на всем протяжении Единой глубоководной системы и проведения путевых работ в необходимом объеме на сибирских и дальневосточных реках.

При этом, по мнению главы корпорации, государству необходимо определиться с транспортным балансом, поскольку доля грузов, перевозимых речным транспортом в России, неоправданно мала. Кроме того, необходимо оказывать господдержку пассажироперевозкам на речном транспорте.

«Министерством транспорта в настоящее время ведется работа по разработке транспортно-экономического баланса. Должен быть сформирован прогноз переключения грузопотоков на внутренний водный транспорт», — сказал Алексей Рахманов.

ПОТРЕБНОСТЬ В ЛЕДОКОЛАХ

Потребность в атомных ледоколах в российской Арктике к 2030 году составит 8 единиц, утверждает заместитель генерального директора — директор Дирекции Севморпути Госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша.

По его словам, пять ледоколов должны работать в западном секторе Северного морского пути и три — в восточном.

По оценкам «Росатома», объем перевозок по арктической морской трассе к 2030 году достигнет 110 млн тонн в год, в том числе 70 млн — в западном и 40 млн — в восточном направлении.

При этом стоит задача обеспечения круглогодичной регулярной навигации по восточному маршруту. Со строительством перевалочного комплекса сжиженного природного газа «НОВАТЭКа» в бухте Бечевинская Камчатского края ожидается, что первые грузопотоки в режиме круглогодичной навигации в восточном направлении начнутся в 2025 году.

Кроме того, стоит задача по установлению новых высокоширотных маршрутов для крупнотоннажных судов.

Говоря о развитии ледокольного флота, Вячеслав Рукша отметил, что продлевается назначенный ресурс реакторных установок атомных ледоколов «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач», построен головной ледокол ЛК-60 «Арктика», по контракту с ФГУП «Атомфлот» АО «Балтийский завод» ведет строительство четырех атомных ледоколов ЛК-60 для ГК «Росатом»: «Сибирь», «Урал», «Якутия» и «Чукотка». Кроме того, на заводе «Звезда» в Приморском крае начато строительство атомоходалидера мощностью 120 МВт.

Важнейшей запачей является пополнение и модернизация флота ФГУП «Гидрографическое предприятие», осуществляющее промерные работы на Северном морском пути. Так, в 2021 году должны быть построены четыре новых судна для предприятия: «Александр Парфенов», «Всеволод Пересыпкин», «Юрий Бабаев» и «Юрий Осокин». Кроме того, к 2025 году должно быть построено головное судно ледового класса Arc7. Помимо строительства новых судов, запланировано проведение глубокой модернизации трех действующих: «Григорий Михеев» (к середине 2022 года), «Петр Котцов» (к середине 2023 года) и «Алексей Марышев» (к середине 2024 года).



СОВКОМФЛОТ

СБАЛАНСИРОВАННОЙ ПОЛИТИКОЙ ПО РЫНОЧНОЙ ВОЛАТИЛЬНОСТИ

Чистая прибыль ПАО «Совкомфлот» в 2020 году выросла на 18,4% и составила около \$267 млн.

равление ПАО «Совком-флот» (Группа компаний СКФ) рассмотрело про-изводственные результаты деятельности за 2020 год и утвердило консолидированную финансовую отчетность за период до 31 декабря 2020 года, подготовленную в соответствии сМеждународными стандартами финансовой отчетности (МСФО). По результатам 2020 года чистая прибыль выросла на 18,4% и составила \$266,9 млн.

В 2020 году выручка группы СКФ в тайм-чартерном эквиваленте (ТЧЭ) выросла на 6,7% по сравнению с предыдущим годом и составила \$1 350,6 млн, показатель ЕВІТОА вырос на 9,8% — до \$903,4 млн, а рентабельность по ЕВІТОА выросла на 1,9 пункта — до 66,9%.

Положительная динамика производственных и финансовых показателей обусловлена последовательным устойчивым ростом индустриального сегмента бизнеса СКФ, а также высокими результатами работы конвенционального танкерного флота в первой половине 2020 года.

Портфель долгосрочных индустриальных контрактов (бизнессегменты транспортировки сжиженного газа газовозами СПГ и СНГ и обслуживания шельфовых проектов челночными танкерами ледового класса и ледокольными судами снабжения) обеспечивает группе СКФ устойчивый долгосрочный операционный денежный поток с фиксированной доходностью. Доля выручки в ТЧЭ от индустриальных сегментов достигла 50% от общего объема выручки компании в ТЧЭ в 2020 году.

Объем выручки в индустриальных сегментах по итогам 2020 года составил \$681,1 млн, что позволило нарастить общий объем выручки в ТЧЭ на 6,6% по сравнению с предыдущим годом. В четвертом квартале 2020 года выручка от работы флота в индустриальных сегментах увеличилась на 4,1% по сравнению с соответствующим периодом 2019 года и на 13,1% по сравнению

с третьим кварталом 2020 года и составила \$179,8 млн. Ключевым фактором роста выручки в индустриальных сегментах стал ввод в эксплуатацию двух новых газовозов СПГ, отфрахтованных в рамках долгосрочных контрактов с международными нефтегазовыми компаниями Total и Shell.

Прибыль от эксплуатации судов в индустриальном сегменте за 2020 год выросла на 5,4% по сравнению с 2019 годом и составила \$545,4 млн, а рентабельность по ней сохранилась на уровне 80%. В четвертом квартале 2020 года прибыль от эксплуатации судов в индустриальных сегментах увеличилась до \$141,9 млн, что выше на 5,4% по сравнению с прошлым годом и на 18,3% по сравнению с предыдущим кварталом.

Конвенциональные танкерные сегменты бизнеса группы «Совкомфлот» (транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов) обеспечили компании 50% всей выручки в ТЧЭ за 2020 год.

Объем выручки в ТЧЭ в конвенциональных сегментах в 2020 году вырос на 9,9% по сравнению с 2019 годом и составил \$626,4 млн. В первую очередь, рост выручки обусловлен положительной динамикой фрахтовых ставок в первом полугодии 2020 года. Начиная с третьего квартала 2020 года, наблюдалась коррекция рынка под влиянием сезонных факторов и падения спроса на нефть и нефтепродукты в условиях пандемии коронавирусной инфекции COVID-19.

Показатели деятельности компании в конвенциональных сегментах в четвертом квартале 2020 года отражают снижение конъюнктуры рынка, которое привело к уменьшению выручки на 53,0% по сравнению с предыдущим годом. В четвертом квартале 2020 года она составила \$95,4 млн.

В этих неблагоприятных условиях компания продолжила реализацию сбалансированной фрахтовой политики, что позво-

пило сохранить устойчивость финансовых показателей даже несмотря на рыночную волатильность. Доля выручки от работы конвенционального танкерного флота по тайм-чартерным контрактам к началу четвертого квартала 2020 года увеличилась до 62%. В результате снижение ставок в ТЧЭ для судов СКФ в четвертом квартале составило 22% по сравнению с предыдущим кварталом, в то время как общемировое снижение индекса доходности танкеров, по данным Clarkson, достигло 30% за тот же период.

Прибыль от эксплуатации судов в конвенциональных танкерных сегментах группы по итогам 2020 года выросла на 15,9% по сравнению с предыдущим годом и составила \$414,4 млн. Показатель рентабельности по прибыли от эксплуатации судов по итогам 2020 года составил 66%.

«Группа СКФ показала внушительные финансовые результаты в 2020 году, достигнув самого высокого в истории показателя EBITDA, который составил 903,4 млн долл. США. Октябрь 2020 года стал важной вехой в истории СКФ: компания вышла на рынки публичного акционерного капитала и привлекла более 500 млн долл. США в ходе первичного публичного размещения акций (IPO) на Московской бирже. Докапитализация способствовала укреплению структуры баланса и финансовой устойчивости группы: соотношение размера чистого долга к показателю ЕВІТDА сократилось до 2,6. Компания обладает достаточным инвестиционным потенциалом для осуществления крупномасштабных проектов и дальнейшего укрепления позиций в ключевых для себя сегментах транспортировки сжиженного газа и обслуживания шельфовых проектов», — добавил первый заместитель генерального директора — финансовый директор ПАО «Совкомфлот» Николай Колесников.

ИННОВАЦИИ

ОПОРНЫЕ ОСНОВАНИЯ — ИЗ КОМПОЗИТА

Российские ученые разработали плавучие модули на композитном основании для Арктики.

Российские ученые разработалиплавучие модули на композитном основании для инфраструктурных объектов в Арктике. Обэтом в ходе Четвертого Конгресса «Гидротехнические сооружения идноуглубление», организованного медиа-группой «ПортНьюс» в Москве, сообщил декан факультета кораблестроения и Океанотехники Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Олег Тимофеев.

По его словам, по экспертной оценке, эксплуатационные расходы на композитное опорное основание минимум в два раза ниже, чем на стальное опорное основание. Об-

служивание стального опорного основания требует периодического вывода в док в рамках инспекции и ремонта. При этом продолжительность жизненного цикла (полезного использования) объекта с композитным основанием примерно в четыре раза выше, соответственно, стоимость жизненного цикла объекта, включая инвестиционные и эксплуатационные затраты, значительно меньше.

Таким образом, инвестиционная привлекательность проектов создания типовых инфраструктурных модулей Арктической зоны с использованием композитных материалов выше.

Оборудование и технологии, применяемые на модулях, предусматривают широкий ряд инновационных решений: применение ядерной энергетики, применение СПГ, возобновляемых источников энергии, системы нулевого выброса, модульные принципы строительства.

Данные технологии могут быть применены при оборудовании и модернизации гидротехнических сооружений (причалы, шлюзы, плотины) на внутренних водных путях РФ.

Как рассказал Олег Тимофеев, проектом заинтересовалось МЧС для создания своей базы в Арктической зоне.

СИТУАЦИОННЫЙ ЦЕНТР



ТЕХНОЛОГИИ «БОЛЬШИХ ДАННЫХ»

Ситуационный центр с технологией «больших данных» для онлайн-контроля за портовой инфраструктурой и флотом создан Росморпортом.

роект реализован в рамках программы цифровой трансформации. Основные задачи центра — обеспечение стабильной работы предприятия и контроля за состоянием портовой инфраструктуры и флота в режиме реального времени.

Прототип системы визуализации Ситуационного центра Росморпорта на базе отечественного программного обеспечения был создан в 2019 году. В рамках опытного образца были разработаны интерактивные карты расстановки ледоколов и дноуглубительных судов предприятия, интерактивная карта объектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, информационные панели с финансовыми

и производственными показателями предприятия.

В 2020 году система визуализации Ситуационного центра была доработана и введена в промышленную эксплуатацию. Современные механизмы обработки «больших данных» позволяют наглядно визуализировать и анализировать информацию о различных аспектах производственной деятельности предприятия, поступающую из внутренних и внешних информационных систем, и оперативно информировать руководство.

Планируется дальнейшее развитие функционала Ситуационного центра, в том числе создание интерактивной карты расстановки судов в морских портах России, где ведет свою деятельность ФГУП «Росморпорт».

В АВТОНОМНОМ РЕЖИМЕ

ОДИН ЭКИПАЖ НА КАРАВАН

Шаланда «Рабочая» Росморпорта впервые вышла в рейс в беспилотном режиме под контролем экипажа.

предлагать оптимальный маршрут маневрирования.

Как сообщалось ранее, ФГУП «Росморпорт» начало испытания оборудования для безэкипажного судовождения в 2020 году. Проект реализуется при поддержке Минпромторга России и при участии Минтранса России и Российского морского регистра судоходства.

В 2019 году для отработки технологий безэкипажного судовождения в рамках проекта по внедрению безэкипажного судовождения МАРИНЕТ ФГУП «Росморпорт» выделило под испытания связку судов в составе дноуглубительного каравана: земснаряд «Редут» и шаланда «Рабочая».

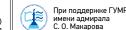
На «Редуте» установлен пульт дистанционного управления грун-

тоотвозной шаландой «Рабочая», с которого возможно вести контроль и управление. Специальная аппаратура в составе единой базовой технологической платформы установлена и на шаланде.

Испытания дноуглубительного каравана судов продолжатся. По расчетам Росморпорта, в дальнейшем один экипаж на головном судне — земснаряде сможет одновременно вести управление сразу всеми судами каравана. Это позволит оптимизировать число персонала на судах и улучшить координацию его работы.

Напомним, в начале февраля гендиректор Агентства стратегических инициатив Светлана Чупшева рассказала президенту РФ Владимиру Путину в ходе рабочей встречи, что АСИ к августу 2021 года планирует расширить тестирование технологий автономного судоходства на коммерческие суда.

Добавим также, Правительство РФ опубликовало постановление о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под флагом Российской Федерации, который будет проходить до 31 декабря 2025 года.





«METEOP-2020»

С МОДЕРНИЗИРОВАННЫМИ КРЫЛЬЯМИ

Зеленодольский завод имени А. М. Горького заложил два СПК проекта 03830 «Метеор-2020» для ХМАО.

а АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» состоялась торжественная церемония закладки корпусов двух скоростных пассажирских судов на подводных крыльях проекта 03830 «Метеор-2020». В мероприятии приняли участие заместитель губернатора Ханты-Мансийского автономного округа — Югры Андрей Зобницев, заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Захарий Джиоев, депутат Государственной Думы Российской Федерации Ильдар Гильмутдинов, генеральный директор АО «Северречфлот» Айрат Чумарин, генеральный директор АО «Холдинговая компания «Ак Барс» Иван Егоров.

Зеленодольский завод имени А. М. Горького с 1961 по 2006 год был единственным предприятием в России, ведущим серийное строительство скоростных пассажирских теплоходов «Метеор». Всего заводом было построено более 350 единиц таких судов. Они вошли в состав как отечественного речного флота, так и были отправлены на экспорт в Болгарию, Вьетнам, Китай, Нидерланды, Польшу, Венгрию, Чехию, Словакию и другие страны.

Трехсторонний контракт на строительство двух СПК «Метеор-2020» между АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького», АО «Северречфлот» и АО «Машпромлизинг» был заключен 26 января 2021 года. Разработчиком выступило нижегородское проектное бюро ООО «Си Тех». В настоящее время к пассажирским судам на подводных крыльях «Метеор-2020» проявляют значительный интерес и ряд других регионов Российской Федерации.

«Метеор-2020» обладает рядом отличительных достоинств относительно уже существующих СПК и отвечает всем международным требованиям по комфортности и безопасности.

Модернизированная крыльевая схема обеспечивает судно

рядом преимуществ: уменьшение перегрузок на волнении; большая высота преодолеваемой волны без средств автоматической стабилизации движения; меньшее время выхода на крылья; меньшая амплитуда продольной качки; простота реализации подъема, как носового, так и кормового, крыльев для движения по мелководью или подхода к необорудованному берегу.

Кроме существенного улучшения мореходности, особое внимание было обращено на улучшение условий обитаемости пассажиров и экипажа в течение длительных рейсов (8 и более часов). Безопасность судна обеспечена в том числе и запасом топлива на 13 часов непрерывного хода.

Просторный салон на 122 пассажира оборудован удобными креслами, доступом к мультимедийному контенту с помощью Wi-Fi, багажным отделением, закрытыми полками для ручной клади.

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 современного судна проекта 03830 уже получил престижную награду на европейском конкурсепромышленного дизайна EPDA.

В ходе официальной части церемонии заместитель губернатора Ханты-Мансийского автономного округа — Югры Андрей Зобницев поблагодарил зеленодольских судостроителей за плодотворный труд, результатами которого его земляки пользуются и сегодня. Дело в том, что многие годы построенные на Заводе имени А. М. Горького суда «Метеор» успешно соединяют труднодоступные населенные пункты Югры с «большой землей».

В завершение церемонии высоким гостям было предоставлено почетное право установить памятные закладные доски в основания новых судов.



ТАНКЕР- ХИМОВОЗ

ШВАРТОВНЫЕ ИСПЫТАНИЯ «ПОРТНЬЮС»

На танкере-химовозе «ПортНьюс» испытывают главные двигатели и винто-рулевые колонки.



вартовные испытания головного судна проекта 00216М «ПортНьюс» проходят на производственной площадке АСПО Южного центра судостроения и судоремонта. На судне испытывают совместную работу главных двигателей и винторулевых колонок.

Танкер-химовоз строится по лизинговой программе «Машпромлизинг» для судоходной компании «ВОЛГОТРАНС».

В настоящее время готовность судна составляет около 93%. Параллельно ведутся пусконаладочные работы систем гидравлики, трансляции и навигации, а также заканчиваются достроечные работы по зашивке жилых и служебных помещений. В ближайшее время запланированы

испытания котельной установки на тяжелом топливе.

Танкер-химовоз проекта 00216М — самоходное судно, предназначенное для смешанной (река-море) перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, без ограничения по температуре вспышки паров, патоки, а также вредных жидких веществ наливом, в том числе требующих подогрева до температуры 60 °С. В одном рейсе перевозится три сорта груза.

Габаритная длина судна составляет 141 м, ширина — 16,7 м, высота борта — 6,0 м, дедвейт в реке (при осадке 3,6 м) — 5350 тонн, дедвейт в море (при осадке 4,6 м) — 7900 тонн. Автономность — 15 суток.

На заводе АСПО строится два судна данного проекта.

Как сообщалось ранее, церемония имянаречения головного танкера-химовоза проекта 00216М состоялась в сентябре 2019 года в рамках международной выставки «Нева-2019», проходящей в Санкт-Петербурге. Танкер получил имя «ПортНьюс» в честь одноименного информационно-аналитического агентства (ИАА «ПортНьюс»).

инвестиции

ВАЛЬЦЫ, ПРЕССЫ И РОБОТЫ

«Красное Сормово» в 2021 году инвестирует 250 млн руб. в техническое перевооружение.

ПАО «Завод «Красное Сормово» в 2021 году инвестирует в техническое перевооружение производства 250 млн руб. Предприятие установит уникальные вальцы, обновит парк рейдовых буксиров. Также будет модернизировано крановое, прессовое и другое оборудование, продолжится внедрение промышленных роботов.

«Несмотря на связанные с пандемией вызовы и ограничения, мы достигли намеченных ключевых показателей на 2020 год и продолжаем инвестировать в техническое перевооружение предприятия,— сообщил генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин.— Все запланированные на 2021 год вложения в покупку нового и модернизацию действующего оборудования — из чистой прибыли завода».

Одно из планируемых в этом году на предприятии нововведений — вальцы длиной 6 м для гибки цилиндрических и конических деталей. «Подобным оборудованием располагают немногие отечественные предприятия, — подчеркнул Михаил Першин. — Оно позволит снизить трудоемкость и повысить качество гибки металла при изготовлении деталей корпус-



ных конструкций судов». Он добавил, что на заводе «Красное Сормово» уже давно используются уникальные вальцы, спроектированные и изготовленные специалистами предприятия. «Новое оборудование будет более современным и производительным», — отметил генеральный директор.

В 2018 году завод «Красное Сормово» построил восемь судов, в 2019 году — 10. В 2020 году завод передал заказчикам 10 сухогрузов RSD59 и первый в Рос-

сии круизный лайнер проекта PV300 «Мустай Карим».

Всего к началу 2021 года завод сдал заказчикам 22 теплохода проекта RSD59, что позволило верфи занять первое место среди российских судостроительных предприятий по количеству построенных сухогрузов этого проекта.

«Наша цель — 15 судов в год,— заявил Михаил Першин. — В том числе рассматриваем возможность строительства новых речных судов грузоподъемностью 3–5 тысяч тонн».

AFRAMAX

СЕДЬМОЙ В СЕРИИ

На СК «Звезда» заложили очередной Aframax «Академик Ивантер» для Роснефтефлота.

а судостроительном комплексе «Звезда» (н. Большой Камень, Приморский край) состоялась закладка очередного «зеленого» танкера типоразмера Aframax для АО «Роснефтефлот». Это — седьмое судно в серии из 12 танкеров в портфеле заказов СК «Звезда».

Контракт на строительство танкера был заключен СК в 2017 году с АО «Государственная транспортная лизинговая компания» и АО «Роснефтефлот» — профильным дочерним обществом НК «Роснефть», ре-

ализующим проекты в области морской логистики.

Резка металла для танкера началась в блоке корпусных производств судоверфи в феврале 2020 года, плановый срок сдачи судна заказчику — 2022 год.

Судно будет называться «Академик Ивантер» — в честь отечественного экономиста-прогнозиста и академика Российской академии наук.

Танкеры типоразмера Aframax — первые суда такого типа, строительство которых ведется в России. Они предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Судно спроектировано с соблюдением высоких экологических стандартов и в соответствии с новыми правилами по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей: главная и вспомогательная энергетические установки могут работать на экологически чистом топливе — сжиженном природном газе. Длина танкера — 250 м, ширина — 44 м, дедвейт — 114 тыс. тонн.

СУХОГРУЗЫ



«ПОЛА ГАЛИ» ДЛЯ «ПОЛА РАЙЗ»

Невский ССЗ передал заказчику третий в серии сухогруз проекта RSD59 для «Пола Райз».

евский судостроительносудоремонтный завод, ПАО «ГТЛК» и ООО «Пола Райз» подписали в Кронштадте трехсторонний акт приема-передачи сухогруза «Пола Гали» проекта RSD59. Сухогрузстал третьим сданным судном в серии.

Судно построено по заказу ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», лизингополучатель — судоходная компания «Пола Райз».

Сухогрузное судно «Пола Гали» построено в рамках договора между ООО «Невский ССЗ», ПАО

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) и ООО «Пола Райз» на строительство и поставку пяти сухогрузных судов проекта RSD59.

Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля и опасных грузов.

Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро — Дизайн СПб».

«АСТРОЛ» СПУСТИЛИ НА ВОДУ

Спущен на воду четвертый сухогруз проекта RSD59 для судоходной компании «Астрол».

етвертое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Астрол-4» спущено на воду. Заказчик — ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания», лизингополучатель — судоходная компания «Астрол».

Окская судоверфь строит 18 судов проекта RSD59 (первых пять для судоходной компании «Петротранс», десять — для судоходной компании «Астрол» плюс еще три вновь законтрактованных). Первые семь судов сданы в эксплуатацию.

Суда проекта RSD59 в соответствии спринятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВДСК габариты.

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 МК МПОГи Приложения В Кодекса ВС в Каспийском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Новый сухогрузный проект RSD59, который выполнен в «сверхполных» обводах уже с двумя сухогрузными трюмами, один из которых имеет рекордную для «Волго-Дон макса» длину, является преемником трехтрюмной серии судов RSD49.

Проект разработан на класс KM Ice2(hull; power) R2 AUT1-ICS BWM(T) CONT (deck, cargo holds Nos.1,2) DG (bulk, pack) Российского морского регистра судоходства и удовлетворяет всем требованиям международных конвенций, действующим на момент закладки судна.



Основные характеристики проекта RSD59: длина — 140,88 м, ширина — 16,98 м, высота борта — 6 м, дедвейт река/море — 5128/7535 тонн, объем грузовых трюмов — 11292 м, количество трюмов — 2, осадка река/море — 3,6/4,53 м, автономность, сутки — 20/12.

ОБСТАНОВОЧНЫЕ

ПОКА ТОЛЬКО КИЛИ

«Нефтефлот» заложил два обстановочных судна проекта RDB66.62 для выполнения промерных работ.

удостроительный завод ЗАО «Нефтефлот» заложил кили двух судов проекта RDB66.62. Как сообщалось ранее, ЗАО «Нефтефлот» в ноябре 2020 года заключило контракт на строительство восьми промерных судов проекта RDB 66.62. Проект судов разработан Ростовским центральным проектно-



конструкторским бюро «Стапель». Цена контракта составляет 1 млрд 236 млн 744 руб.

Промерное судно для проведения гидрографических изысканий предназначено для выполнения промерных работ, полевых и изыскательских работ с размещением на борту русловой изыскательской партии и контроля состояния судового хода на внутренних водных путях и акваториях портов.

Судно также способно выполнять съемочные и промерные работы на мелководных участках с использованием автоматизированного промерноизыскательского комплекса на базе многолучевого эхолота и мелкосидящего промерного катера, входящего в комплектацию судна.

Промерные суда будут переданы для работы в администрации бассейнов внутренних водных путей.

В соответствии с государственным контрактом срок окончания работ — IV квартал 2023 года.

Основные характеристики судна:длина—24,31 м; ширина—5,76 м; высота—13,40 м; высота борта—2,20 м; осадка—0,93 м; Класс Российского Речного Регистра—«О2,0(лед20) А». Экипаж и изыскательский персонал—7 человек.

ПАРОМ

МОНТАЖ КОРПУСА ЗАВЕРШЕН

Техническая готовность парома «Александр Деев» составляет более 70%.

ехническая готовность парома «Александр Деев, строящегося на Амурском судостроительном заводе, составляет более 70%. С наступлением положительных температур начнется окраска внутренних помещений судна под монтаж тепловой изоляции в жилых помещениях, а также в трюмных помещениях ниже верхней палубы парома, который в настоящее время находится на сдаточной базе АСЗ во Владивостоке.

На судне полностью завершен монтаж корпусных конструкций, смонтированы мачты, наружные и клинкетные двери. Выполнен монтаж вертикальных и наклонных трапов, крышек сходных люков, ведется монтаж настилов в машинных помещениях.

Кроме того, выполнены работы по монтажу рельсовых путей на главной палубе. Продолжается монтаж рулевых машин, вспомогательного оборудования, трубопроводов и судовой арматуры систем ОКС и ГЭУ.

По информации главного строителя ПАО «АСЗ» Юрия Лысенкова, на пароме выполняются затяжка магистральных кабелей и трассировка кабельных

трасс в надстройке. Идут работы по внутреннему электромонтажу главных распределительных и аварийных щитов, щитов системы внутреннего и наружного освещения заказа, производится включение электрооборудования блоков топливоподготовки, сепараторов топлива и вспомогательного оборудования.

Приступили к монтажу грузового лифта и внутренней двери грузового пространства. Начаты подготовительные работы к монтажу бортовой рампы и кормового закрытия. Под начало работ по формированию помещений и кают на судне производится монтаж деталей доизоляционного насыщения. Приступили к монтажу «плавающего пола» в помещениях надстройки.

В ближайшее время на пароме начнутся работы по монтажу линий валов. Перед монтажом и центровкой пропульсивного комплекса выполняются корпусные работы и окраска балластных цистерн под прием жидкого балласта для выравнивания на ровный киль.







линейное судоходство



В ПЕРСПЕКТИВЕ — ДО 10 МЛН ТОНН

Россия и Сирия рассматривают возможность создания судоходной линии, соединяющей Сирию и Крым.

оссия и Сирия рассматриваютвозможность создания совместной судоходной линии. Как пояснил «Водному транспорту» в ходе VI Международной конференции «Арктика 2021» в Москве заместитель председателя Совета Министров Республики Крым постоянный представитель Республики Крым при президенте России Георгий Мурадов, подготовительная работа по созданию линии может быть завершена в 2022 году, а ООО «Морская дирекция» подготовлен бизнес-план. При этом конкретные сроки запуска линии будут ясны после уточнения грузовой базы.

Со стороны Сирии могут быть задействованы два-три судна, со стороны России вопрос предоставления судов или их совместного фрахта с сирийскими партнерами рассматривается.

По словам Георгия Мурадова, по маршруту могут перевозиться фрукты, орехи, оливковое масло и фосфаты из Сирии, в обратном направлении — металлы, пшеница, продовольствие и другие грузы в объеме до 10 млн тонн в год. Соответственно, для работы линии могут потребоваться балкеры, контейнеровозы, Ro-Ro паромы.

Предполагается, что линия соединит порты Тартус и Латакия с портами Севастополь, Феодосия и Керчь.

В настоящее время порты Крыма загружены примерно на 20%.



ОТ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ДО ПАССАЖИРСКОГО

Россия и Индия заинтересованы в сотрудничестве в сфере создания судов река-море плавания и вспомогательного флота.

сотрудничестве с Индией в сфере создания судов река-море плавания, вспомогательного флота, включая речные земснаряды, и скоростных пассажирских судов в ходе вебинара «Возможности сотрудничества России и Индии в области судостроения» сообщил заместитель торгового представителя России в Индии Александр Щеголев.

По его словам, все большее количество российских компаний проявляет заинтересованность в сотрудничестве с индийскими партнерами в сфере проектирования и строительства судов, поставок судового комплектующего оборудования, создания совместных предприятий и сервисных центров, лизинга, обучения персонала, научных исследований.

учения

PONANT СОБИРАЕТСЯ НА СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС



Морспасслужба провела учение по связи с французской компанией Ponant, планирующей круизы по Севморпути.

редставители ФГБУ «Морспасслужба», ▲ МСКЦ Мурманск ФГБУ «АМП Западной Арктики» в режиме ВКС провели с экипажем строящегося ледокола Le Commandant Charcot (Франция) подготовительную тренировку по вопросам обеспечения безопасного судоходства в арктической акватории.

Тренировка состоялась по обращению французской круизной компании Ponant для консультаций по спасательным средствам и оборудования коллективной защиты на соответствие положениям Полярного кодекса.

Летом 2021 года круизная компания планирует запустить новый маршрут к Северному полюсу. Строящийся в Норвегии первый электрический круизный ледокол, на котором и пройдет путешествие, проходит последние испытания.

Кроме того, осенью французская компания планирует отправить круизные суда по Северному морскому пути. Часть маршрута пройдет по арктической акватории РФ.

Представители Ponant обратились к Морспасслужбе с просьбой провести видеоконференцию, которая помогла бы специалистам компании максимально подготовиться ко всем вариантам развития событий при неблагоприятном стечении обстоятельств.

В ходе видеоконференции обсуждались вопросы координации и взаимодействия, а также вопросы связи при спасении людей при аварийных ситуациях на судах в арктическом плавании.

В частности, обсуждались детали организации программы выживания и спасения пассажиров (270 чел.) и членов экипажа (190 чел.), которые покинули борт аварийного судна и должны провести в ледовом лагере пять суток до прихода помощи. Французские коллеги провели презентацию специально разработанных конструкций для устройства лагеря в Арктике, гидрокостюмов, а также средств связи, спасательных ботов и необходимого для выживания в условиях Арктики оборудования.

Представители российской стороны ответили на вопросы и дали комментарии по всем те-

мам, которые обсуждались в ходе конференции. Участники договорились развивать контакты, а также запланировать проведение поисково-спасательных учений.

Le Commandant Charcot — первое в мире ледокольное круизное судно на СПГ-топливе. Ледоколу, относящемуся к классу РС2 — одному из самых высоких ледовых классов из семи, входящих в таблицу полярных классов Международной ассоциации классификационных обществ, официально разрешена «круглогодичная эксплуатация в многолетних льдах умеренной толщины».

Ледовая мегаяхта спроектирована компанией Aker Arctic и строится на верфи Vard в Норвегии. Судно в апреле 2021 года должно выйти в первый круизный рейс по Северному Ледовитому океану. До сентября текущего года запланировано 8 круизов в арктических водах с двумя посещениями точки Северного полюса. Самый продолжительный из рейсов (25-30 ночей в августесентябре) назван «Северный морской путь», его планируется провести с запада на восток вдоль арктического побережья России.

УНИФИЦИРОВАТЬ ПОДХОДЫ

РС содействует повышению результативности проверок на соответствие МК ПДНВ.

оссийский морской регистр рассмотрены вопросы повышения независимой проверки Регистром судоходства (РС) в составе делегации Российской Федерации принял участие в седьмой сессии подкомитета ИМО (Международная морская организация) по вопросам человеческого фактора, подготовки моряков и несения вахты (HTW7). РС представлял главный специалист отдела освидетельствования и сертификации систем менеджмента, организации сертификации продукции Сергей Василевский.

Повестка заседаний, в частности, включила обсуждение результативности независимых проверок внедрения морскими администрациями требований Международной конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты в соответствии с Правилом І/7 (МК ПДНВ). Были

информативности таких проверок, полноты предоставляемых по ним отчетов, а также эффективности анализа отчетной документации, выполняемого независимыми экспертами по поручению Генерального секретаря ИМО.

Регистр уполномочен Морской администрацией РФ проводить независимые проверки на соответствие МК ПДНВ с 2014 года. В рамках проверок, выполненных РС по поручениям Министерства транспорта России за этот период, проведен аудит порядка ста организаций, включая все морские образовательные организации, тренажерные центры, администрации морских портов России, а также организации, наделенные полномочиями Морской администрации РФ. По итогам каждой

в Министерство транспорта России направлен соответствующий отчет для представления в ИМО.

Значительный опыт независимых проверок позволяет Регистру на уровне ИМО активно участвовать в обсуждениях вопросов по совершенствованию аудитов на соответствие МК ПДНВ, вносить предложения по унификации формы отчета и повышению квалификации независимых экспертов. В настоящий момент представитель РС включен в состав созданной в рамках подкомитета HTW7 Корреспондентской группы, главной задачей которой в межсессионный период станет составление проекта плана по унификации подхода сторон Конвенции к проведению проверок на соответствие МК ПДНВ и повышению их эффективности.

Сергей Гайдаев:

«СУДОХОДСТВО НА ДОНУ НЕОБХОДИМО СОХРАНИТЬ»



Пандемия и запрет пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, навигация в условиях крайней маловодности — прошедший 2020 год оказался непростым для донского судоходства. Однако, несмотря на все вызовы, навигация в Азово-Донском бассейне прошла успешно.

Тоговые показатели 2020 года и реализацию важнейшего отраслевого проекта — строительства Багаевского гидроузла — корреспондент «Водного транспорта» обсудил сруководителем ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергеем Гайдаевым.

— Сергей Константинович, расскажите, пожалуйста, с какими показателями вы завершили навигацию 2020 года.

— По итогам 2020 года объем перевозок грузов в границах Азово-Донского бассейна ВВП составил 10,2 млн тонн грузов, что составляет 104,3% к аналогичному показателю 2019 года. Особо отмечу, что транзитные перевозки выросли на 5,8% и достигли 9 млн тонн за отчетный периол.

Общее количество судозаходов в границы бассейна за прошедший год составило 7058 ед., что почти на 16% больше, чем в 2019 году. В структуре судопотоков преобладал сухогрузный и нефтеналивной флот — 49,9% и 40,4% соответственно от общего количества. Остальное — пассажирский и буксирный флот.

— Какие грузы преобладали в Азово-Донском речном бассейне? Изменились ли традиционные грузопотоки?

— Основные грузопотоки Азово-Донского бассейна — это пшеница (1,9 млн тонн), сера (1,6 млн тонн) и мазут (1,3 млн тонн). При этом пшеница и сера показали рост по сравнению с 2019 годом. Ну, а транзит нефтепродуктов в целом составил 4,2 млн тонн (43,1% от общего объема).

В части перевозки зерна в границах ВВП Азово-Донского бассейна впервые за 10 лет зафиксировано два новых грузопотока: транзит овса — из Самары, Балаково, Октябрьска в Ростов-на-Дону — 5,4 тыс. тонн и транзит муки — из Турции в Азербайджан — 2,7 тыс. тонн.

— А пандемия как-то повлияла на судоходство в Азово-Донском бассейне в 2020 году?

— Пандемия COVID-19 не оказала влияния на объем перевозок грузов и судопоток, но существенно повлияла на перевозки пассажиров водным транспортом. Это связано с введением ограничительных мер. В частности, запрет пассажирских перевозок внутренним водным транспортом продлился с начала навигации 2020 года до июля. Первые экскурсионно-прогулочные суда начали работу по маршруту Ростов — станица Старочеркасская — Ростов только 4 июля, а первые туристические суда зашли в Азово-Донской бассейн 13 июля.

— В 2020 году были сложности с водностью. В каком объеме осуществлялись попуски Цимлянского водохранилища?

— 2020 год характеризовался низкой весенней приточностью к Цимлянскому водохранилищу. В результате навигация действительно проходила в условиях крайне малой водности. Пик волны половодья реки Дон вошел в Цимлянское водохранилище 4–7 апреля с максимальным расходом 552 куб. м/с, или 21% нормы. Это самый низкий приток воды за весь период эксплуатации водохранилища.

За период весеннего половодья, с 21 февраля по 19 мая 2020 года, в водохранилище поступило 3,55 куб. км воды, или 33% нормы. Изза маловодности 2020 года и ряда прошлых лет Цимлянское водохранилище, главный водоснабжающий резервуар для Нижнего Дона, не набрало своей проектной отметки — 36 м. За весь 2020 год максимальная отметка Цимлянского водохранилища наблюдалась со 2 по 7 июня 2020 года и составляла 33,5 м. На конец навигации уровень упал до 31,9 м.

Напомню, что режим сработки водохранилища определяется на заседаниях межведомственной рабочей группы. В течение навигации 2020 года расходы воды были установлены значительно ниже минимального навигационного попуска в 340 куб. м/с и колебались от 180 до 250 куб. м/с. Для нужд водного транспорта попуски вообще не производились.

— Какие участки являются самыми сложными на данный момент для судоходства?

— Наиболее проблемный для судоходства участок на Нижнем Дону — от Кочетовского гидроузла до станицы Багаевская. Во-первых, на всем его протяжении идет чередование расширений и узкостей. Русло во многих местах делится на рукава и протоки, образуя острова. Перекаты преимущественно островные или рукавные, имеются и перевальные типа «россыпи».

Во-вторых, имеются крутые излучины, которые сильно ограничивают просматриваемость судового хода. На многих изгибах наблюдаются прижимные и свальные течения. Таких отрезков насчитывается порядка 13, в среднем 1–2 участка со свальным или прижимным течением на 10 км пути.

На отрезке от Кочетовского гидроузла до станицы Раздорская расположено три колена с поворотом более 90 градусов: Молчановское (140 градусов), Усть-Сальское (160 градусов) и Поречное (110 градусов). Да еще и сильный ветер вызывает стон воды, который ощущается до станицы Мелиховская. Величина снижения уровня воды в реке при стонах может составлять до 0,1–0,2 м у станицы Раздорская и до 2 м в районе Аксая.

Маловодный 2020 год к уже существующим проблемным участкам добавил еще один. Это отрезок от Константиновского гидроузла до Кочетовского, захватывающий реку Северский Донец от устья до Усть-Донецкого порта. Здесь пониженные уровни воды, в силу низких попусков из Цимляского водохранилища и особенностей технических характеристик Кочетовского гидроузла, отмечались весь период навигации.

При этом средняя глубина на лимитирующих перекатах ниже Кочетовского гидроузла в навигацию составляла 310–330 см, при гарантированной глубине в 340 см. В связи с этим в апреле прошлого года были введены ограничения по осадке судов на нескольких участках рек Дон и Северский Донец, которые действовали до конца навигации.

— В сентябре 2020 года президентом России было дано поручение по разработке национального проекта, направленного на развитие внутреннего водного транспорта, и о финансовом обеспечении содержания внутренних водных путей. Что, на ваш взгляд, важно учесть в новом нацпроекте?

— На мой взгляд, в нем необходимо предусмотреть реализацию мероприятий, увеличивающих пропускную способность внутренних водных путей, так как существующие сегодня лимитирующие участки снижают эффективность перевозок водным транспортом. Суда не могут быть загружены на полную осадку, и, как следствие, происходит снижение грузопотоков, в основном экспортного направления, что приводит к уменьшению транзитного потенциала страны, а также к потерям налоговых поступлений.

Что касается конкретно Азово-Донского бассейна, то в данном нацпроекте необходимо предусмотреть строительство Багаевского гидроузла на реке Дон, срок реализации которого в соответствии с постановлением Правительства России был перенесен на 2023 год.

Также в рамках данного нацпроекта будет рассмотрена возможность реализации проекта по увеличению полезной длины и ширины камеры шлюза № 1 Кочетовского гидроузла, который является неотъемлемой частью Волго-Донского водного пути. Габариты существующей камеры шлюза не соответствуют параметрам для пропуска современного большегрузного флота. И, после строительства Багаевского гидроузла на Дону, Кочетовский гидроузел останется единственным «узким местом», ограничивающим пропускную способность на реке.

— Если говорить о Багаевском гидроузле, на каком этапе реализации находится сейчас проект? И что удалось сделать за 2020 год?

— Проект Багаевского гидроузла осуществляется в два этапа — подготовительный и основной. В настоящее время все строительномонтажные работы первого этапа завершены. Подготовлена судоходная прорезь для организации пропуска флота на период строительства гидроузла и для пропуска дополнительных расходов воды в паводок.

Уже произведен намыв оснований под будущие сооружения гидроузла: площадку административного комплекса, находящегося на левом берегу в начале грунтовой плотины, и площадку строительной базы на правом берегу, необходимую для складирования строительных материалов и размещения бетонных заводов. Кроме того построен причал строительной базы со стенкой протяженностью 100 м для доставки строительных материалов водным транспортом.

В 2020 году выполнена корректировка проекта объектов первого этапа в связи с необходимостью изменения технологии проведения строительно-монтажных работ. Положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» уже получено

Сейчас идет работа по корректировке сметы строительства объектов основного периода. Это связано с тем, что конкурс по определению генерального подрядчика после неоднократного продления был признан несостоявшимся. Причина этому — ограниченное количество организаций, имеющих достаточные ресурсы для выполнения таких работ в полном объеме и в обозначенные сроки, а также необходимостью детальной проработки проекта потенциальными подрядчиками.

— Какие работы по строительству Багаевского гидроузла планируются на 2021 год?

— В первом квартале планируется принять и ввести в эксплуатацию объекты 1-го этапа. Также мы ожидаем положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России» по корректировке сметной стоимости строительства, о чем я говорил ранее. После чего будут возобновлены конкурсные процедуры, чтобы определить подрядчика.

— В каком объеме выполнены дноуглубительные работы в 2020 году?

За отчетный период было разработано 35 лимитирующих перекатов на реке Дон и восемь лимитирующих участков на реке Северский Донец. Дноуглубительные работы на транзите выполнены с учетом фактических переформирований на лимитирующих перекатах в объеме 1,3 млн куб. м. На незарегулированном участке плеса, от Кочетовского гидроузла до Аксая, работы проводились при уровнях воды, значительно ниже проектных, в оптимально минимальных объемах, с целью уменьшения отрицательного влияния отвалов грунта на состояние реки в условиях крайней маловодности.

Дноочистительные работы в навигацию 2020 года носили превентивный характер и заключались в подъеме с мелководных, забровочных участков реки, топляков — упавших в воду и затонувших деревьев. Плановые сплошные траления судового хода показали отсутствие засоренности в его пределах.

— Расскажите, как по линии Азово-Донской бассейновой администрации осуществляется контроль воздействия на окружающую среду? И какие компенсационные мероприятия ведутся?

— Во-первых, транзитные дноуглубительные работы в зоне нашей ответственности начинаются только по окончании нерестового периода на реке Дон. А во время самих работ, выполняемых нашей организацией, ведется мониторинг воздействия на окружающую среду. За это отвечает специализированная организация, по отчетам и лабораторным исследованиям которой превышения показателей естественного загрязнения в 2020 году не выявлено.

Во-вторых, если говорить о Багаевском гидроузле, то здесь опять же идет еженедельный мониторинг состояния окружающей среды. Кроме того, реализуются компенсационные мероприятия по возмещению вреда водным биологическим ресурсам, которые заключаются в ежедневном комиссионном подсчете малька и его выпуске. Со 2 по 11 июля 2020 года в реку Дон было выпущено 1 329 000 штук малька осетра русского.

— Какие ремонтные работы планируются в рамках подготовки к навигации 2021 года?

— В межнавигационный период запланированы ревизия и ремонт механизмов галерейных затворов приводов ворот гидроузлов, ремонт откосов камер судоходных шлюзов и струенаправляющих дамб, электродвигателей, датчиков и электромагнитов щитов местного управления.

На гидроузлах № 3 и 4 на реке Северский Донец проводится водоотлив камеры судоходного шлюза с ремонтом подводных элементов. Все эти работы направлены на улучшение технического состояния гидроузлов и будут выполнены к открытию навигации 2021 года.

ТУШИНСКИЙ КАНАЛ



С ВЫСОКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ ВОДОНЕПРОНИЦАЕМОСТИ

Межшлюзовой канал № 294 в столичном Тушино успешно готовится к навигации-2021.

аходящийся в ведении Тушинского РГС межшлюзовой канал № 294, на котором в 2019 и 2020 гг. велись аварийно-восстановительные работы, успешно проходит зимний период и готовится к началу навигации-2021. Специалисты-гидротехники регулярно проводят визуальные осмотры дамб, свидетельствующие, что никаких протечек из ложа канала, в том числе в автотранспортных тоннелях, над которыми проходит канал, не зафиксировано.

В целях контроля и мониторинга на данном ГТС установлены 19 пьезометров, 16 из которых автоматизированы. Сеть датчиков позволяет постоянно отслеживать фактические уровни грунтовых вод в дамбах канала. Показания пьезометров выводятся на пульт управления диспетчера шлюза № 8, согласно полученным данным, все наблюдаемые колебания уровней минимальны и находятся в пределах установленных норм.

В настоящее время канал № 294 спущен на 0,8 м до зимней эксплуатационной отметки. В соответствии с программой наполнения примерно за неделю до открытия навигации-2021, которая в Московском бассейне внутренних водных путей начнется 24 апреля, специалисты-гидротехники постепенно наполнят канал до его нормального навигационного уровня — 143,10 м (глубина 6,33 м).



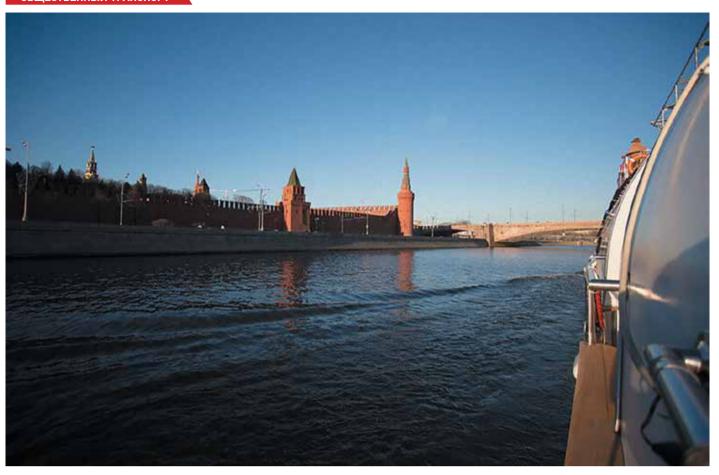
Для окончательного устранения выявленных аварией 2019 года конструктивно-технических недостатков туннеля «Нововолоколамский-1,2», а также учитывая высокую степень износа судоходного ГТС, Росморречфлот включил указанный объект в Комплексный план модернизации инфраструктуры, что позволит по итогам соответствующего обследования осуществить комплексную реконструкцию гидротехнического сооружения.

Первоначально необходимость проведения аварийновосстановительных работ возникла в январе 2019 года, когда произошел вынос грунта песчаной засыпки северной пазухи тоннеля на откос дамбы канала с его дальнейшим размывом и выходом пульпы на проезжую часть Волоколамского шоссе. В целях принятия безотлагательных мер учреждение за счет собственных средств оперативно заключило контракт на аварийновосстановительные работы, и уже в августе 2019 года навигацию на поврежденном участке удалось восстановительного постановительного постанови

В мае 2020 года на ГТС была вновь зафиксирована фильтрация воды, в связи с чем навигация была временно приостановлена. Строители в рамках гарантийных обязательств выполнили частичный демонтаж железобетонных плит в русле канала (в районе восточной части северной пазухи тоннеля), провели дополнительное бетонирование части сооружения, а также заменили грунтовой экран на более качественный по составу с более высокими характеристиками водонепроницаемости.

Осуществлявшиеся практически круглосуточно работы при жестком контроле со стороны Росморречфлота позволили восстановить навигацию-2020 на канале № 294 к 15 июля 2020 года — Дню рождения Канала имени Москвы.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ



БЕРЕГ ЛЕВЫЙ — БЕРЕГ ПРАВЫЙ

В Москве может появиться общественный водный транспорт.

В ближайшие годы, по словам заместителя мэра столицы Максима Ликсутова, для жителей Москвы может быть запущен регулярный речной транспорт. «Мы начали работать над речными перевозками, мы очень рассчитываем, что в ближайшие, может быть, 2–3 года в Москве появятся регулярные речные перевозки по Москве-реке, которые будут выполнять <...> не только туристическую <...>, но и транспортную функцию, удобно соединяя два берега реки», — сказал он в интервью телеканалу «Россия-24».

По словам Ликсутова, поездка на таком транспорте займет 5–7 минут, в то время как при использовании метро или автодорожной сети на данный момент приходится тратить около получаса.

Ранее заместитель руководителя Департамента транспорта Москвы Дмитрий Пронин сообщил, что запуск общественного водного транспорта в Москве отложен на 2021–2022 годы, так как расходы на поставку речных судов для проекта не являются предметом первой необходимости. Он подчеркнул, что развитие речного транспорта в столице является долгосрочным проектом. Для его

реализации необходима реконструкция причалов и благоустройство прилегающих к Москве-реке территорий, в том числе перенос остановок городского транспорта ближе к причалам, организация стоянок такси и парковок.

Пилотный маршрут общественного речного транспорта должен пройти от Киевского вокзала до Нижних Мневников, связав деловой центр «Москва-Сити», городские парки и Киевский вокзал. Причалы располагаются вблизи станций метро, МЦК, а также остановок наземного транспорта. Оплата проезда будет производиться по городским тарифам.

АКВАТОРИЯ

К ПАВОДКАМ ГОТОВЫ

Канал имени Москвы будет готов к прохождению весеннего паводка при любом гидрометеосценарии.

ФГБУ «Канал имени Москвы» готовится организованно встретить весенний паводок-2021 при любом гидрометеорологическом сценарии. Специалисты учреждения проверяют готовность ГТС к безаварийной работе в период паводка, диспетчерские службы находятся на круглосуточном дежурстве. В установленном Росводресурсами порядке понижаются до заданных отметок уровни всех находящихся в ведении учреждения водохранилищ.

Для контроля за предпаводковыми мероприятиями в целях оперативного учреждением сформирована Центральная паводковая комиссия, а в филиалах — местные паводковые комиссии.

Прошедшие на большей части ЦФО рекордные по интенсивности снегопады повлияли на средний запас воды, аккумулированной в снеге на большей части территорий бассейнового водосбора.

Прогноз о характере весеннего паводка в немалой степени зависит от состояния снежного покрова. При этом на характер развития и объем будущего паводка существенно влияет температурный режим. Так, при установлении в течение длительного времени положительных температур в ночное и дневное время таяние снежного покрова будет происходить стремительно, что приведет к созданию большой приточности с водосборной площади. Такой паводок принято называть дружным, и он будет отличаться ярко выраженным пиком и большими расходами через гидроузлы.

При выраженной разноплановости температурного режима с положительными дневными температурами и подмораживанием ночью таяние снежного покрова проходит недружно. Паводок

при таких условиях развивается медленно, не имея ярко выраженного пика, приточность низкая или средняя. Такой паводок имеет существенно более растянутый по времени характер.

Администрация Московского бассейна ВВП ежедневно отслеживает текущую гидрометеорологическую обстановку на всей обслуживаемой акватории и поддерживает постоянную готовность своих служб и специалистов к принятию оперативных мер по пропуску паводка любого характера.



водные пути

УВЕЛИЧИТЬ ПРОТЯЖЕННОСТЬ

Волжский бассейн по итогам навигации 2020 года обеспечил 38% всех перевозок по ВВП РФ.

В 2021 году в Волжском бассейне планируется открыть 4137,1 км водных путей (+128,5 км к 2020 году), в том числе с гарантированными габаритами 3311,1 (+116,5 км к 2020 году) км. Такие цифры были оглашены в ходе расширенного заседания Общественного совета Волжского бассейна, на котором подводились итоги прошедшей навигации и обсуждались планы на предстоящую. Участие в заседании принял заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

На ежегодное мероприятие, которое прошло в офисе Волжского пароходства под председательством руководителя ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Дмитрия Бессмертного, прибыли представители 30 крупнейших судоходных компаний региона.

Заместитель руководителя бассейновой Администрации Сергей Булашов сообщил, что в соответствии с госзаданием на 2020 год для судоходства были открыты 4008,6 км водных путей, из них с гарантированными габаритами 3194,6 км. Кроме того, 130 км водных путей обслуживалось по договорам со сторонними организациями, а также за счет внебюджетных источников администрации (убежища и подходы обстановочных бригад). Госзадание выполнено в полном объеме.

В 2020 году произошло увеличение протяженности водных путей, обслуживаемых по госсзаданию: на Чебоксарском водохранилище — подход к пристани Макарьево, протяженностью 5 км, используемый местными линиями Нижегородской области, был переведен из 7-й категории в первую (с освещаемой обстановкой и гарантированными габаритами пути).

В осенний период навигации были проведены инспекторские осмотры судоходных путей во всех филиалах, признавшие соответствующим нормативам и обеспечивающим безопасное судоходство качество судоходной обстановки на водных путях.

Для производства землечерпательных работ в филиалах Администрации в 2020 году эксплуатировалось 11 земкараванов.

Для поддержания гарантированных габаритов путей земснарядами было извлечено 6,8 млн куб. м грунта, в том числе на 65-километровом участке с низкой водностью от н.п. Городец (852 км) до Нижнего Новгорода (917км) было извлечено 2,1 млн куб. м. грунта.

Объем дноуглубительных работ, планируемый на 2021 год: на транзите — 5,0 млн куб. м. Всего в 2020 году площадь протраленных участков судоходных путей составила 677,135 кв. км, в том числе на транзите 642,931

В 2021 году в соответствии с графиками траления филиалов Администрации планируется протралить 584,934 кв. км.

На русловых изысканиях в 2020 году работали 8 русловых партий, которые выполнили 21381,5 км промеров, в том числе на транзите выполнено 18609,24 км промеров.

Выступающий отметил, что, несмотря на то, что уровни воды опускались ниже проектных значений, навигация 2020 года была средней по водности, ограничения по осадке судов не вводились.

На перспективу с 2022 до 2030 года, в целом, по Волжскому бассейну запланировано улучшение показателей на 28 участках внутренних судоходных путей.

В государственном судовом реестре по Волжскому бассейну зарегистрировано около 4000 единиц флота и более 1500 организаций различных форм собственности. Значительное количество судов осуществляет межбассейновое транзитное судоходство. В среднем суточном движении находятся более 250 судов различных типов и классов.

Общий объем грузоперевозок по ВВП РФ по итогам 2020 года составил 107 млн тонн. Из этого количества в бассейне перевезено более 41,0 млн тонн грузов (+3,4%) и 615,5 тыс. пассажиров в транзитных перевозках.

Таким образом, Волжский бассейн обеспечил 38% всех перевозок по ВВП РФ.

Статистика совершенных за навигацию рейсов через Городецкий гидроузел показала значительную

отрицательную динамику: по грузовым судам — 18,1%, по пассажирским — 37,9%.

Существенное негативное влияние на перевозки в бассейне оказали введенные ограничения, связанные с распространением пандемии коронавирусной инфекции. Значительные задержки по вводу судов в навигацию были связаны со сложностями формирования экипажей судов и получением судовых санитарных свидетельств.

Если грузовые суда с задержкой, но постепенно, с середины июня, входили в навигацию, то для всех видов пассажирских перевозок данные ограничения оказались крайне сложными, а для ряда организаций — критическими. Практически все местные, пригородные, прогулочные перевозки были полностью остановлены, частично, по согласованию с региональными подразделениями Росздравнадзора, работали только социально значимые маршруты.

Большая часть круизных теплоходов так и не вышла в навигацию, введенные карантинные мероприятия отразились на возможности фактического движения теплоходов по отдельным регионам маршрута следования. В итоге пассажирские транзитные рейсы по бассейну сократились на 20%, по Городцу — на 38%, количество перевезенных пассажиров в транзите по бассейну сократилось на 30%, по Городцу — на 53%.

Капитан Волжского бассейна остановился на практике применения новых нормативно-правовых документов, регламентирующих безопасность судоходства, вступивших в силу в 2020–2021 гг. Выступающий подчеркнул, что в навигацию текущего года корректировка ставки сбора по «обеспечению безопасности плавания судов по ВВП Волжского бассейна» не планируется.

Анализ транспортных происшествий навигации-2020 представил начальник Волжского УГМРН Олег Абукин. Эпидемиологическая обстановка, безусловно, осложнила работу как судовладельцев, так и судоводителей, однако статистика аварийности в зоне ответственности Волжского управления государственного морского и речного надзора Ространснадзора показывает, что количество транспортных происшествий на внутренних водных путях по сравнению с периодом 2018-2019 гг. продолжает снижаться. Более чем в два раза было меньше посадок на мель. Снизилось количество ударов, при этом количество повреждений судоходных сооружений увеличилось в 2,5 раза. 65% от всех установленных причин транспортных происшествий составляют случаи невыполнения комсоставом требований, установленных в нормативных документах.

Типичными транспортными происшествиями на внутренних водных путях РФ в зоне ответственности Волжского управления Госморречнадзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта можно назвать посадки на мель барже-буксирных составов и повреждение ими элементов конструкции шлюзов. судоходство

ОТКРЫЛИ НАВИГАЦИЮ

Суда Волжского пароходства открыли речную навигацию - 2021 на юге России.

уда Волжского пароходства 26 февраля открыли речную навигацию 2021 года. В южной части внутренних водных путей России первыми вышли три теплохода, зимовавшие на судоремонтном заводе в г. Аксае, — «Волго-Дон-5076» и суда проекта RSD44 «Капитан Афанасьев» и «Капитан Канатов».

Сухогрузы отправились в Ростов-на-Дону под загрузку зерном.

В пароходстве отметили, что в этом году начало навигации осложнено ледовой ситуацией на южных водных маршрутах страны.

«Если год назад мы шли за грузом практически по чистой воде, то сейчас движение по Дону замедляет лед. В последние дни перед выходом в работу температура воздуха опускалась до минус 16 градусов», — рассказал капитан теплохода «Капитан Канатов» Виктор Платов.

Суда Волжского пароходства планируют встать под погрузку зерном в Ростове-на-Дону, затем отправятся в порт Кавказ для перевалки груза на морские суда.

Волжское пароходство в марте планирует ввести в навигацию еще семь сухогрузных теплоходов для перевозок зерновых грузов по южным водным маршрутам страны.

На нижней Волге открытие навигации Волжского пароходства планируется в конце марта, на верхней Волге — традиционно в конце апреля.



ВЫРАБОТАТЬ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ВИДЕНИЕ

Волжское пароходство разработает стратегию развития на ближайшие годы.

дним из глобальных вопросов, который предстоит решить в ближайшее время, является разработка стратегии Волжского пароходства, считает управляющий директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Юрий Гильц: «Мы должны четко знать, что представляет из себя наша компания на рынке и куда двигается дальше. Для этого надо определить стратегические цели хотя бы на ближайшие пять лет. Нельзя жить без стратегического видения, это все равно что ходить «с закрытыми глазами».

По словам директора по стратегии и развитию Волжского пароходства Никиты Сухова, новый документ, который в настоящее время проходит согласование, нацелен «не на сиюминутное извлечение прибыли, а на устойчивое развитие судоходного бизнеса».

Он включает обновление флота, реализацию инвестпроектов и инициатив, создание условий для закрепления в компании профессиональных кадров и привлечения перспективных молодых специалистов.



НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

СУДОПРОПУСК ГАРАНТИРОВАН

Ремонтно-сервисные работы Новосибирского шлюза к навигации-2021 идут по графику.

В соответствии с госзаданием ФБУ «Администрация Обского БВП» обеспечит судопропуск через Новосибирский шлюз, на котором в настоящее время идет подготовка к очередному навигационному периоду, с 10 мая по 21 сентября 2021 года.

Работы производятся в соответствии с утвержденными графиками по текущему, межнавигационному ремонту основного и вспомогательного оборудования, ремонту зданий и сооружений шлюза.

В рамках межнавигационного ремонта проводятся обследования и необходимый ремонт механического оборудования; выполняются необходимые работы по ревизии и ремонту электротехнической части сооружений шлюза. Гидротехники заняты подготовкой зданий, сооружений и КИА к началу навигационного периода.

Новосибирский шлюз — единственное судоходное сооружения за Уралом, которое обеспечивает безаварийные грузоперевозки и связывает судоходством не только Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайским краем, но и районы Крайнего Севера. Он располагается в пойменной части правого берега реки Обь выше г. Новосибирска, 680 км от слияния рек Бия и Катунь.

Как сообщалось ранее, Новосибирский шлюз в прошлом году завершил судопропуск 22 сентября. За минувшую навигацию в сравнении с 2019 годом было проведено на 13,3% больше шлюзований; на 64% выросло количество прошлюзованных судов; пассажиропоток вырос на 5,1%, грузопоток увеличился на 11,6%.



ЧУВАШИЯ

УЛУЧШИТЬ ТРАНСПОРТНУЮ СВЯЗАННОСТЬ РЕГИОНА

Чувашия получит 330 млн руб. для покупки пассажирских речных судов на подводных крыльях «Валдай-45Р».

увашская Республика получит 330 млн руб. на закупку речного транспорта. Речь идет о приобретении трех пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай-45Р», предназначенных для скоростных речных перевозок. Вместимость судна данного проекта—45 человек, дальность плавания— до 400 км. Головное судно серии было представлено в 2018 году.

Принятое решение призвано улучшить транспортную связанность региона, а также стимулировать развитие внутреннего

туризма, в том числе круизных маршрутов.

Напомним, вопрос обновления парка пассажирских судов обсуждался во время рабочей поездки Михаила Мишустина в Чувашию в сентябре 2020 года.

Добавим также, головное судно «Валдай-45Р», построенное АО «ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева» (Нижний Новгород), было презентовано в мае 2018 года на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ) с участием глав регионов РФ, представителей судоходных компаний и иностранных делегаций.



КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ



ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ — ЛЕГЧЕ В ПЛАВАНИИ

Плавсостав и береговые работники ЕРП пройдут ежегодную квалификационную подготовку.

Коткрытию навигации 2021 года 1640 сотрудников Енисейского речного пароходства пройдут обучение, аттестацию, дипломирование, тренажерную подготовку и повысят квалификацию.

Ежегодно плавсостав и береговые работники обучаются по основным направлениями: транспортная, экологическая и пожарная безопасность (в том числе для рабочих огнеопасных профессий);

охрана труда и оказание первой медицинской помощи на судах речного флота; работа с опасными грузами на наливных судах; выполнение сварочных работ, дефектация корпусов судов и другие.

Также предусмотрена тренажерная подготовка по электронной картографии и использованию судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях, обучение рядового и командного составов для работы в морских условиях. Сотрудники плавающего состава, а именно капитаны, старшие помощники капитанов, механики, электромеханики, командир земснаряда и другие, пройдут обучение для подтверждения рабочего диплома либо повышения в должности.

Как сообщалось ранее, объем финансовых средств на подготовку флота к навигационному сезону 2021 года составит порядка 400 млн руб.

РЕСПУБЛИКА МАРИЙ ЭЛ

НА «ВЕЛИКОМ ВОЛЖСКОМ ПУТИ»

В Козьмодемьянске построят первый в регионе пассажирский причал.

ервый в Республике Марий Эл пассажирский причал на Волге планируют построить до 2024 года в Козьмодемьянске. По информации организационно-аналитического управления главы республики, проект будет реализован по индивидуальной программе социально-экономического развития региона.

«Необходимость строительства причала в Козьмодемьянске вызвана отсутствием портовых сооружений на всем протяжении Волги в границах Республики Марий Эл, с учетом расположения вдоль русла реки пяти крупных населенных пунктов Республики Марий Эл. Кроме того, отсутствие пассажирских причалов на указанной территории является сдерживаю-

щим фактором развития туристской инфраструктуры»,— считают в управлении.

Строительство причала запланировано на 2022–2023 годы.

В настоящее время пассажирские перевозки осуществляются грузопассажирской паромной переправой Козьмодемьянск — Коротни. Сейчас причальные сооружения, принимающие до 200 тыс. человек ежегодно, являются временными и имеют существенные ограничения по количеству и видам принимаемых судов и пассажиропотоку.

На строительство причала планируется направить 300 млн руб. Проект будет включать в себя ограждения, небольшой зал ожидания, освещение, скамейки, а все постройки выполнят в едином

архитектурном стиле. Переход от причала к пешеходной дороге будет частично состоять из надземного пешеходного перехода. Это позволит беспрепятственно пересекать техническую дорогу, по которой осуществляется перевозка грузов.

Козьмодемьянск — второй по величине туристически привлекательный город в республике. Через него проходят два маршрута, входящие в состав федерального туристического проекта «Великий волжский путь». В организационно-аналитическом управлении главы Марий Эл уточнили, что на город приходится 20% от общего числа туристов и экскурсантов региона, что составляет примерно 120 тыс. человек ежегодно.

САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВОКЗАЛ СОФИНАНСИРУЮТ

К строительству нового речного порта в Самаре планируют привлечь средства банка.

убернатор Самарской области Дмитрий Азаров и председатель совета директоров банка «Солидарность» Сергей Аракелов обсудили возможное участие банка в софинансировании проекта строительства в Самаре нового речного порта.

Как передают местные СМИ, планы по возведению вокзала для пассажиров водного транспорта появились еще несколько лет назад. В 2017 году был разработан проект, однако проект вышел слишком дорогим. Сейчас власти намерены возвести речной вокзал за счет инвестора.

Предполагается, что это будет трехэтажное здание общей площадью 6,8 тыс. кв. м. В нем обустроят несколько зон: вестибюль, кассовый зал, зал ожидания, камеры хранения. Планируется, что максимальная пропускная способность речного вокзала составит до 700 человек в час.

ЮБИЛЕЙ

СЛАВНОЕ ПРОШЛОЕ, УВЕРЕННОЕ БУДУЩЕЕ

Арктический морской институт имени В. И. Воронина — филиал ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова отмечает 240-летие.



В марте 2021 года исполнится 240 лет начала морского образования на севере России (город Архангельск) и создания специализированного морского учебного заведения, от которого ведет свое начало Арктический морской институт имени В. И. Воронина.

Мореходная школа была учреждена Указом императрицы Екатерины II 23 марта 1781 года. Тогда — в Холмогорах, а через пять лет школа была переведена в Архангельск.

В разные исторические периоды менялось название учебного заведения: мореходная школа, шкиперские учебные курсы, торгово-мореходное училище, морской техникум, Архангельское мореходное училище. Но всегда оставалась главная задача — подготовка специалистов для морской отрасли страны. Сегодня опыт предшественников и традиции продолжает и развивает Арктический морской институт имени В. И. Воронина — филиал Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

Выпускники «архангельской мореходки» принимали участие в освоении Арктики, Северного морского пути, Антарктиды, были активными участниками ряда крупных полярных экспедиций. В годы Великой Отечественной войны многие выпускники с оружием в руках защищали Родину, проявляли героизм при плавании в северных конвоях и опасных одиночных рейсах. Более двадцати из них командовали боевыми кораблями и вспомогательными судами Северного флота. Троим выпускникам, учившимся в довоенные годы в Архангельском мореходном училище, за проявленное личное мужество было присвоено звание Героя Советского

Не случайно имена питомцев учебного заведения увековечены в более чем 40 географических названиях на карте мира, в честь

воспитанников «архангельской мореходки» названы около 100 морских судов.

За годы деятельности Архангельское мореходное училище — Арктический морской институт дал путевку в жизнь более чем 17 000 специалистов для морского и речного флота страны по семи различным специальностям.

Сегодня АМИ готовит специалистов морской отрасли по специальностям «Судовождение» и «Эксплуатация судовых энергетических установок» и предлагает широкий спектр программ ДПО. Получить престижное морское образование в институте желают многие юноши и девушки.

В составе АМИ вот уже 22 года работает Региональный центр дополнительного профессионального образования, оснащенный современным тренажерным оборудованием. За годы деятельности подготовку в Центре прошли более 20 000 морских специалистов. Центр используется в образовательном процессе для подготовки курсантов судоводительской и судомеханической специальностей, обеспечивает повышение квалификации, дополнительную профессиональную, тренажерную подготовку командного состава судов в соответствии с требованиями международных конвенБлагодаря активному процессу модернизации тренажерной базы, проводимой при содействии Института ДПО ГУМРФ, Региональный центр ДПО АМИ вводит в действие новые программы переподготовки, увеличивает объемы обучения.

В ноябре 2019 года Арктический морской институт имени В. И. Воронина — филиал Государственного университета морского и речного флота имени С. О. Макарова награжден Памятным знаком в честь 210-летия транспортного ведомства и транспортного образования.

С мая 2018 года Арктический морской институт имени В. И. Воронина совместно с филиалом ФГУП «Росморпорт» выступает организатором ежегодного Фестиваля морского флота Арктики в Архангельске. Проведение Фестиваля поддержала Межведомственная комиссия по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

За прошедшие годы Арктическому морскому институту имени В. И. Воронина удалось сохранить и развить в соответствии с современными требованиями систему обучения и воспитания специалистов морского и речного транспорта.

В поздравлении ректора Государственного университета морского и речного флота им. адм. С.О. Макарова Сергея Барышникова по случаю 240-летия Арктического морского института имени В.И. Воронина говорится:

«Сегодня Арктический морской институт — это гармоничное сочетание славной истории и уверенного будущего. Благодаря слаженной работе коллектива и нашим общим усилиям институт находится на новом этапе развития... ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и Арктический институт имени В. И. Воронина встречают юбилей на позитивной ноте и с уверенностью смотрят в будущее!»



МУТЦ

ПРАКТИЧЕСКИЕ КОМПЕТЕНЦИИ — НА ТРЕНАЖЕРАХ

Морской учебно-тренажерный центр «Макаровки» запускает новейший тренажерный комплекс для моряков и речников.

орской учебно-тренажерный центр Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова открыл новый морской навигационный комплекс. В состав новейшего тренажерного комплекса вошли лаборатория подготовки судоводителей по использованию электронно-картографических навигационных информационных систем (ЭКНИС) и три тренажерных класса для обучения использованию судовых радиолокационных станций и средств автоматической радиолокационной прокладки, позволяющие отрабатывать полный спектр навигационных задач в различных моделируемых условиях.

«Новейший тренажерный комплекс позволяет организовать эффективное повышение квалификации с реалистичной отработкой практических компетенций на современном оборудовании как для морских специалистов, так и для экипажей судов внутреннего водного транспорта», — подчеркнул директор Института ДПО, начальник Морского учебнотренажерного центра Сергей Айзинов

Внедрение новых высокотехнологичных средств обучения призвано усилить подготовку членов экипажей судов морского и внутреннего водного транспорта — как курсантов Института «Морская академия», так и действующих судоводителей, проходящих повышение квалификации и курсы по продлению дипломов в Институте ДПО крупнейшего отраслевого вуза Росморречфлота.

Входящая в комплекс лаборатория ЭКНИС на 8 рабочих мест слушателей предназначена для подготовки курсантов и студентов судоводительской специальности в рамках основных образовательных программ, а также для повышения квалификации штурманского состава морских судов и судов внутреннего водного транспорта, лоцманов и операторов систем управления движением судов. В лаборатории ЭКНИС судоводители смогут практиковаться в ведении электронной навигационной прокладки, а для курсантов судоводительской специальности предусмотрена также традиционная практика отработки навигационной прокладки вручную на бумажной карте.

Основное преимущество новой лаборатории — это отработка навыков на реальных судовых станциях ЭКНИС «Navi-Sailor 4000», установленных на 35% судов мирового торгового флота, с новейшей версией программного обеспечения, что позволит получить и закрепить навыки работы с современной электроннокартографической навигационной информационной системой.

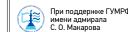
Входящие в состав тренажерного класса РЛС на ВВП имитаторы навигационных приборов (авторулевого, лага и т.д.) моделируют функции реальных приборов и максимально приближены к реальным панелям управления. Имитируемые в тренажере приборы, включая РЛС/САРП, ЭКНИС, СОЭНКИ, имеют действующие свидетельства об одобрении типа судовой аппаратуры, в том числе для использования на конвенционных судах. Тренажерное оборудование удовлетворяет требованиям правил, предъявляемых к электронавигационному оборудованию для судов внутреннего и смешанного плавания Российским Речным Регистром.

«Речной» комплекс включает 6 рабочих мест для обучаемых и рабочую станцию инструктора, специализированное программное обеспечение тренажера и современные аппаратные средства, позволяющие одновременно обучать до 12 судоводителей.

Обновленный «морской» учебный класс РЛС/САРП оборудован 10 рабочими станциями навигационного тренажера NTPRO новейшей одобренной версии 5.40 и позволяет осуществлять дипломирование курсантов-судоводителей в качестве вахтенных помощников капитана, а также повышать квалификацию действующего штурманского состава судов на курсах дополнительного профессионального образования по программам «Использование РЛС/САРП», «Использование ЭКНИС».

Органы управления тренажерного комплекса, представляющие собой навигационные штурвалы, реальные судовые клавиатуры и трек-болы, ручки телеграфа и оборудование УКВ-связи, позволяют отточить тактильные навыки и привить стереотип эффективных действий при управлении судном. Каждое рабочее место обучаемого оборудовано отдельным экраном с усовершенствованной визуализацией, что позволит более реалистично оценить моделируемую надводную обстановку и повысит качество обучения.

Широкая библиотека математических моделей судов и районов плавания позволяет проводить обучение в разнообразных навигационных локациях и использовать возможности навигационного тренажерного комплекса для подготовки судоводителей как морского, так и внутреннего водного транспорта. В частности, обучаемые смогут отрабатывать управление судном на реках и каналах Санкт-Петербурга, на подходах к Большому порту Санкт-Петербург, Ивановских порогах, в районе Шлиссельбурга от Ладожского моста у города Кировск до Ладожского озера, районе Котласского моста на Северной Двине, на Волго-Каспийском канале и других участках ВВП России.





ОЛИМПИАДА

МАГИСТРАТУРА В ГУМРФ — В НАГРАДУ

Успешным стало участие студентов ГУМРФ в отборочном туре всероссийской олимпиады «Я — профессионал».

туденты Института водноготранспорта ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова успешно прошли отборочный тур всероссийской олимпиады студентов «Я — профессионал» и приглашены к участию в заключительном туре и школе олимпиады. Участники направления «Искусственный интеллект» — студенты 3-го курса направления подготовки «Прикладная информатика» Анастасия Татаурова и Ренат Шакиров.

Макаровцы вошли в число 308 студентов из 60 вузов России, приглашенных на заключительный тур. Это уже является большим достижением, поскольку всего по направлению «Искусственный интеллект» было подано 9809 заявок из 603 вузов 81 региона РФ, а в отборочный тур прошли 1 604 студента из 257 вузов 69 регионов РФ.

«Я приняла участие в олимпиаде «Я — профессионал» по направлениям «Машинное обучение» и «Искусственный интеллект» во второй раз. В этом году я набрала достаточное количество баллов и прошла отборочный этап. Скоро будет заключительный, надеюсь, что смогу его решить так же хорошо. Мне нравится, как подобраны задачи в олимпиаде: они интересные, к каждой нужен свой подход», — поделилась Анастасия Татаурова.

Второй «олимпиец» Ренат Шакиров участвует в олимпиаде сразу

по двум направлениям — «Искусственный интеллект» от МФТИ и «Машинное обучение» от ИТМО. «Первое рассчитано на применение прикладной математики впроектировании искусственного интеллекта, второе же нацелено на решение задач, условия которых приближены к реальной жизни. В обоих направлениях я успешно прошел отборочный этап, в первом попал в заключительный, а в другом — в полуфинал. Главной моей целью является получение награды в виде льготы при поступлении в магистратуру. Ее присуждают призерам», — рассказал Ренат.

Заключительный тур по направлению «Искусственный интеллект» состоится 10 апреля в дистанционном формате. Школа по искусственному интеллекту и математике олимпиады «Я—профессионал» пройдет в очном формате с 12 по 16 апреля на базе Московского физико-технического института (национального исследовательского университета). В программе—лекции, практикумы, хакатон по искусственному интеллекту.

Всероссийская олимпиада студентов «Я — профессионал» — самый масштабный студенческий конкурс в стране и один из флагманских проектов президентской платформы «Россия — страна возможностей», реализуемый при поддержке Министерства науки и высшего образования РФ.

экспедиция



ЧТО ЗАГАДАТЬ НА МЫСЕ ЖЕЛАНИЯ

«Арктический плавучий университет-2021» на НЭС «Михаил Сомов» стартует из Архангельска с началом лета.

кспедиция «Арктический плавучий университет-2021», как планируется, стартует из Архангельска 1 июня 2021 года. Экспедиция пройдет в рамках Года науки и технологий в России и в период председательства России в Арктическом совете

Организаторами экспедиции являются САФУ и ФГБУ «Северное УГМС», партнерами и спонсорами — ПАО «ГМК Норильский никель», правительство Архангельской области, Национальный парк «Русская Арктика». Проект «Арктический плавучий университет» поддерживает ученый совет РГО.

Ректор САФУ Елена Кудряшова считает, что «Арктический плавучий университет» стал визитной карточкой Северного (Арктического) федерального университета имени М. В. Ломоносова и получил известность за пределами России. Заинтересованность участия в подобных комплексных научнообразовательных экспедициях проявляют не только ведущие научные и образовательные центры нашей страны, но и зарубежные университеты и научные институты, занимающиеся вопросами исследования Арктики».

За восемь лет существования «Арктического плавучего университета» было проведено 12 экспедиций. Участниками проекта стали более 600 человек, из них более 260 — студенты и аспиранты из разных университетов России и зарубежных вузов-партнеров в Финляндии, Швеции, Норвегии, Дании, Германии, Франции, Испании, Исландии, США, Канады, Бразилии и Швейцарии.

В этом году экспедиция пройдет на научно-исследовательском судне «Михаил Сомов» по следующему маршруту: Архангельск — мыс Желания (Новая Земля) — о. Греэм-Белл (Земля Франца-Иосифа — о. Хейса — о. Гукера — Архангельск. В маршруте возможны изменения с учетом климатических условий и ледовой обстановки.

Предполагается, что в море «Арктический плавучий университет» проведет 20 дней.

Научно-исследовательская программа включает следующие направления: изучение гидрологического режима морей Северного Ледовитого океана; изучение транзитных переносов загрязняющих веществ в моря Северного Ледовитого океана; мониторинг состояния окружающей среды в районах активной хозяйственной деятельности в морских и прибрежных зонах Белого и Баренцева морей; исследование биоразнообразия арктических экосистем; исследование адаптационных механизмов организма человека к условиям высокоширотной Арктики, в том числе в условиях вахтовой работы.

«Рейсы «Арктического плавучего университета» отличаются своей мультидисциплинарностью, — рассказал директор Института стратегического развития Арктики Александр Сабуров. — Ученые, аспиранты и студенты изучают гидрологический режим Северного Ледовитого океана, птичьи колонии в Арктике, собирают данные

для метеорологических, геологических работ, проводят наблюдения за солнечной радиацией в Арктике, за экологической ситуацией, в частности за распространением микропластика в водах Северного Ледовитого океана».

Исследования, проводимые на борту «Арктического плавучего университета», позволили получить уникальные данные для изучения арктических экосистем, включая архипелаги Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Шпицберген, остров Вайгач и остров Колгуев.

Студенты и аспиранты университета на борту НЭС «Михаил Сомов» под руководством специалистов ведущих научнообразовательных организаций будут и учиться. Ключевыми образовательными модулями являются «Основы безопасности в морской экспедиции в условиях высокоширотной Арктики», «Современные аспекты развития и освоения Арктики», «Океанология арктических морей», «Загрязнение океана и морской мусор», «Биоразнообразие Арктики и Субарктики», «Климат Арктики».



