



ВОДНЫЙ

15 АПРЕЛЯ
2021 года
№4 (13022)

Выходит один раз в месяц

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

ТРАНСПОРТ

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

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



**ОТ ВЕЛИКОГО
НОВГОРОДА
ДО ВОЛХОВСКОГО
ШЛЮЗА**

СТР. 5



**ПО ЕНИСЕЮ, АНГАРЕ
И КУРЕЙКЕ**

СТР. 7



**«ДОНИНТУРФЛОТ»:
КУРС НА ВНУТРЕННИЙ
РЫНОК**

СТР. 10



Фото предоставлено пресс-службой Азово-Донской бассейновой администрации

С ВЕСНОЙ НАПЕРЕГОНКИ

Навигация-2021 с трехдневным опережением стартовала на Дону.

Навигация 2021 года в России стартовала 28 марта в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей, и это на три дня ранее установленного срока. С учетом благоприятных гидрометеорологических условий Азово-Донская бассейновая администрация обеспечила открытие судоходства на участке водного

пути реки Дон от Волгодонска до Аксая.

А уже 1 апреля в Азово-Донском бассейне состоялось торжественное открытие транзитной навигации. И первыми в границы ответственности администрации вошли суда «Электра» (ООО «Прайм Шиппинг») и «Лада» (ООО «Средне-Волжская Судоходная Компания»).

В праздничной обстановке под нестарующую «Славянку» в 11 часов 00 минут теплоходы прошлюзовались в камерах Кочетовского гидроузла и проследовали в направлении Волги.

В тот же день судоходство открылось на нескольких участках Нижней Волги — от Волгоградского шлюза до о.п. Стрелецкое.

Затем с южных участков ВВП Волжского бассейна, от дельты Волги и Астрахани до Волгограда и подходов к ВДСК, навигация подошла к границам Средней Волги.

А к концу апреля судоходная жизнь возобновится и на пока еще скованных льдом водных путях Верхней Волги и пойдет на север дальше, нагоняя весну.

ПРИОРИТЕТ — ГИДРОУЗЛЫ

Коллегия и Общественный совет при Росморречфлоте обсудили отраслевые итоги 2020 года и перспективы — ближайшие и среднесрочные.

Расширенное итоговое заседание Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте 26 марта прошло под председательством руководителя агентства Андрея Лаврищева. В докладе об итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2020 году, задачах на 2021 год и среднесрочную перспективу Андрей Лаврищев отметил, что существенное влияние на отрасль в минувшем году оказало снижение производственной активности компаний и падение мировых рынков сырья в условиях распространения новой коронавирусной инфекции.

Среди наиболее пострадавших от ограничений в пандемию — перевозки пассажиров внутренним водным транспортом, которые

в прошедшем году сократились по сравнению с 2019 годом на 30%, а падение перевозок пассажиров по туристским маршрутам составило почти 75%, сообщил Андрей Лаврищев.

Среди мер господдержки отрасли, принятых в этой связи, глава Росморречфлота назвал ключевые деятельности внутреннего водного пассажирского транспорта в перечень пострадавших отраслей экономики, что позволило круизным компаниям воспользоваться общесистемными мерами поддержки — 2,3 млрд рублей в виде льготных кредитов, которые подлежат возврату, а также выделение субсидий двум судоходным компаниям в размере 320 млн рублей. Кроме этого, Минтранс России были разработаны предложения о дополнительных адресных мерах для поддержки судоходных компаний.

Руководитель ведомства в своем докладе, перечислив основные параметры сделанного в сфере развития внутреннего водного и морского транспорта, увеличения мощностей морских портов, строительства флота, перенаправления российских грузопотоков из портов сопредельных стран в отечественные и развития отраслевого образования, назвал основным приоритетом ведомства на текущий год безусловную реализацию мероприятий КПМИ и других стратегических программ.

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

Росморречфлот планирует осуществить дноуглубление на внутренних водных путях России в 2021 году в объеме 21,7 млн куб. м., сообщил Андрей Лаврищев.

В навигацию 2021 года с гарантированными габаритами судовых ходов планируется со-

держивать 50442,1 км (+199,6 км к 2020 году), со средствами навигационного оборудования 53706,1 км (+ 201,6 км к 2020 году), с круглосуточным движением судов 38899,8 км. Для обеспечения указанных параметров в навигацию 2021 года администрациями бассейнов внутренних водных путей запланировано проведение дноуглубительных работ в общем объеме 21741,7 тыс. куб. м.

К 2023 году включительно планируется улучшить следующих параметров внутренних водных путей: увеличение протяженности с гарантированными габаритами на 673 км; увеличение протяженности с навигационной обстановкой на 1136 км.; увеличение протяженности с круглосуточным движением на 2945,5 км.

ОБСЛУЖИВАЮЩИЙ ФЛОТ

Бассейновым администрациям Росморречфлота в 2021 году планируется передать 18 судов обслуживающего флота. Такие данные в ходе заседания привел руководитель агентства. В том числе планируется передать самоходный землесос класса О проекта 4395

производительностью 700 куб. м/час, 6 обстановочных теплоходов класса О-ПР проекта 3052, 6 обстановочных теплоходов класса Р проекта 3050.1А, 2 промерных судна класса О проекта RDB 66.62 и 3 промерных судна класса Р проекта 3330.

Для выполнения государственного задания по содержанию внутренних водных путей в 2021 году планируется заключение контрактов на постройку самоходных землесосов проекта 4395 (в количестве 4 единиц), обстановочных теплоходов проектов 3050А и 3050.1А (в количестве 30 единиц), промерных судов с многолучевыми эхолотами проектов RDB 66.62 и 3330 (в количестве 5 единиц).

До конца 2021 года планируется передать ФГБУ «Морспасслужба» в эксплуатацию противопожарный буксир-спасатель проекта NE011, многофункциональный аварийно-спасательное судно мощностью 4 МВт проекта MPSV07, два спасательных катера-бонепостановщика проекта А40-2Б.

Окончание на стр. 2

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

Алексей Клявин: МОЖНО УДВОИТЬ ГРУЗОБОРОТ НА ВВП, РЕШИВ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОБЛЕМЫ



Дедвейт и сегодняшний состав речного флота в России позволяют значительно увеличить грузооборот на внутренних водных путях (ВВП), но это возможно лишь при условии реализации инфраструктурных проектов и возвращении качественных параметров водных путей.

Как передал корреспондент «Водного транспорта», такое мнение высказал президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин в ходе II Агрологической конференции, которая прошла в Москве 7 апреля.

Развитие грузоперевозок на ВВП во многом сдерживается состоянием водных путей. К примеру, в 2020 году водным транспортом было перевезено порядка восьми млн тонн зерновых грузов, а к 2035 году Зерновой стратегией прогнозируется увеличение перевозок зерна на ВВП до 14–15 млн тонн. При этом только на Дону из-за ограничений по габаритам судового пути сегодня невозможно провезти до 40% потенциального груза. Заявленное к 2023–2024 году окончание строительства Багаевского гидроузла позволит значительно более полно использовать провозную возможность флота. Решение вопросов судоходства на Городецком участке Волги и продление периода навигации в южных бассейнах (Каспий — Азов) дает надежду на ренессанс внутреннего водного транспорта нашей страны.

Грузовладельцы, принимающие участие в конференции, выразили глубокую заинтересованность в использовании внутреннего водного транспорта для перевозок зерна. Представитель ООО «СИНКО Трейд» Нораир Мнацаканян, занимающийся поставками зерна через российские

порты Азов, Санкт-Петербург, а также в Иран, подчеркнул, что инфраструктурные проблемы ВВП напрямую сдерживают развитие зернового рынка. В частности, он отметил, что из-за недостаточных глубин их фирма была вынуждена зафрахтовать дополнительно примерно пять судов-пятитысячников, также озабоченность грузовладельцев вызывает техническое состояние речных портов.

«О тарифах — из Тольятти до порта Кавказ тариф такой же, как по железной дороге до Новороссийска. В летний сезон отправка по железной дороге проблематична, поэтому водные пути — хорошая альтернатива. То есть развитие водных путей — это важная для рынка задача, которая требует комплексного решения», — сказал зерновой трейдер.

Алексей Клявин с сожалением отметил недостаточное внимание к речному транспорту: «Несмотря на то, что протяженность внутренних водных путей превышает 100 тыс. км, а на берегах наших рек проживает не менее 80% населения и производится порядка 90% внутреннего валового продукта, в инфраструктуру речного транспорта за последние тридцать лет практически не было капитальных вложений, за исключением строительства Кочетовского шлюза. За 30 лет объем перевозок по рекам сократился в пять раз». По мнению главы Российской палаты

судоходства, даже при нынешнем состоянии речного флота можно было бы удвоить грузооборот на ВВП России, достаточно решить инфраструктурные проблемы, доведя качественные параметры внутренних водных путей до проектных отметок.

По словам Алексея Клявина, привлечение значительной части грузопотока на водный транспорт дало бы, к примеру, экономике страны в десятилетней перспективе значительную выгоду в сотни млрд рублей, в том числе за счет прироста судостроения (если при благоприятном раскладе к 2035 году будет построено порядка 800 речных судов общей стоимостью около триллиона рублей).

Учитывая опыт Европы, эффективное развитие ВВП невозможно без участия государства, поэтому столь велик интерес к разработке и реализации нового нацпроекта «Развитие внутреннего водного транспорта».

«При благоприятном решении инфраструктурных проблем речной транспорт имеет все шансы стать «де-факто» регулятором тарифной политики, определяя планку на перевозку тяготеющих к внутреннему водным путям грузов. Тогда можно будет говорить о транспортно-экономическом балансе и обеспечении справедливой конкуренции между различными видами транспорта», — заключил глава Российской палаты судоходства.

Юрий Гильц: ЕДИНУЮ ГЛУБОКОВОДНУЮ СИСТЕМУ НА РЕКАХ РОССИИ ТОРМОЗЯТ МЕЛИ, ТАРИФЫ И СТАРЫЕ СУДА



Для развития Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации необходимо решить проблему с несколькими узкими местами, поддержать судостроение утилизационным грантом, облегчить техрегламент и ограничить тарифную политику госмонополий.

Как передал корреспондент «Водного транспорта», такое мнение высказал управляющий директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Юрий Гильц в ходе II Агрологической конференции GrainLogistics: New epoch.

По словам управляющего директора судоходной компании, работающей в зоне ЕГС, одним из основных сдерживающих факторов в развитии внутреннего водного транспорта является качество инфраструктуры. Основные проблемные участки — Нижний Дон и Городец. «На Дону из-за ограничений по осадке до 310 см ежегодно компания теряет возможность перевозки до 300 тыс. тонн грузов (из расчета, что гарантированная осадка должна составлять 340 см). На городецком направлении — ограничение осадки порядка 3 м. В 2020 году здесь образовывались очереди до 70 судов в обе стороны. Кроме того, аналогичные проблемы с Чайковским гидроузлом на Каме и с судовым ходом на Оке. Мы надеемся на объявленный к 2024 году срок завершения строительства Багаевского гидроузла и целесообразное экспертное решение по Городецкому узлу», — сказал спикер.

Другая проблема речников — износ флота. По словам Юрия Гильца, сегодня средний возраст судов — 45 лет. «Через лет восемь рынок ждут существенные изменения. Сегодня на ЕГС работают порядка 500 компаний, у большинства из которых небольшое количество ста-

рых судов. Скоро эти суда выйдут из строя. Рынок ожидает консолидация», — отметил глава Волжского пароходства. — Строить новые суда проблематично. Хотя возможности российских верфей позволяют реализовывать современные проекты, именно речных судов сегодня не строят. Стоимость судна на класс Российского Речного Регистра сопоставима со стоимостью такого же, но в Российском морском регистре судоходства — порядка одного млрд рублей. Для стимулирования речного судостроения одного субсидирования процентных ставок недостаточно, нужно как в Европе — вводить утилизационный грант».

Еще одна проблема, по оценке Гильца, это действующий технический регламент, который стоило бы сделать более гибким. «К примеру, на Рейне требования к судам, допустим к численности экипажа, зависят от режима работы судна», — напомнил он. Одним из существенных лимитирующих факторов являются неравные рыночные условия в отношении госмонополий.

«Необходима сбалансированная политика тарифов на транспортные маршруты, дублирующие водные пути. Например, сегодня РЖД дает круглогодичные скидки 25% по тарифу на дублирующие направления. Мы таких скидок дать не можем. При этом госмонополия получает от государства субсидии, а мы нет. Полагаю, что решение данной проблемы могло бы в корне изменить ситуацию», — сказал Юрий Гильц.

ПРИОРИТЕТ — ГИДРОУЗЛЫ

Начало на стр. 1

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАВИГАЦИИ

Росморречфлот планирует определиться с перечнем мероприятий для организации круглогодичной навигации по маршруту Астрахань — Ростов-на-Дону в течение двух-трех лет. Об этом журналистам рассказал руководитель Росморречфлота Андрей Лаврищев. По его словам, для обоснования проекта может быть объявлен конкурс на выполнение соответствующей научно-исследовательской работы, привлечены научные организации.

«В течение двух-трех лет вместе с наукой определимся с перечнем мероприятий... Понятно, что нужны ледоколы, но, может быть, хватит тех, что уже есть у Росморпорта... Нужно посмотреть, есть ли тут грузопоток в зимний период, или можно накапливать грузы до марта. Мы признаем, что окно навигации надо расширять, но надо

ли вывозить грузы в январе или феврале, я пока не знаю. Но до декабря включительно и с марта, как показал опыт этой холодной зимы, можно было бы возить», — сказал Андрей Лаврищев.

Глава агентства также отметил, что уровень финансирования содержания внутренних водных путей в 2021 году составит примерно 85% от нормативного, выход на 100% финансирование ожидается до 2024 года.

БАГАЕВСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ

Росморречфлот рассчитывает определить подрядчика строительства II этапа Багаевского гидроузла к июню-июлю 2021 года.

«По Багаевке все понятно, мы получили положительное заключение, сейчас идут бюрократические процедуры по включению в бюджет... Через месяц объявляем конкурс, я думаю, в июне, максимум в июле победитель будет определен, работы начаты», — сказал глава федерального агентства.

В ходе второго этапа строительства Багаевского гидроузла планируется построить судоходный шлюз, верхний и нижний подходные каналы с причалонаправяющими сооружениями, водосбросную плотину, рыбопропускной шлюз, рыбоходно-нерестовый канал, подъездную дорогу, водозабор, защитные дамбы, участки берегоукрепления и другие объекты.

ГОРОДЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ

Контракт на проектирование и строительство дополнительного шлюза Городецкого гидроузла планируется заключить к осени 2021 года. «Появилась возможность совместить проектирование и строительство, поэтому я думаю, что к августу-сентябрю 2021 года мы заключим контракт и завершим проект к 2024–2025 году», — сказал Андрей Лаврищев.

Напомним, в составе Городецких шлюзов № 15 и № 16 планируется выполнение проектных работ по строительству

дополнительной камеры № 15А и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород.

ПОРТЫ

Мощность портов России в 2021 году планируется увеличить на 44 млн тонн в год. Такие данные в ходе заседания Коллегии Росморречфлота сообщил руководитель агентства Андрей Лаврищев. По его словам, рост ожидается за счет реализации инвестиционных проектов в морских портах Высоцк, Усть-Луга, Тамань, Новороссийск, Ванино.

В 2022–2023 годах реализация инвестиционных проектов в морских портах увеличит пропускную способность российских морских портов на 108 млн тонн.

Глава Росморречфлота также отметил, что в 2021 году планируется начать строительство объектов федеральной собственности в рамках инвестиционного проекта «Строительство морского перегрузочного комплекса сжи-

женного природного газа в Камчатском крае».

О ГАРАНТИЯХ ИНВЕТОРАМ

Росморречфлот поддерживает текущую редакцию законопроекта о гарантиях инвесторам портовой инфраструктуры.

«Тот законопроект, который есть, Росморречфлот и Росморпорт вполне устраивает. Бизнес очень не хочет банковских гарантий, хотя, на мой взгляд, это вполне действенный механизм. Все боятся, что надо заключить соглашение, затем поменяется конъюнктура и прочее, а поправить это соглашение нельзя. В Росморпорте мы сначала заключали договор на период проектирования, потом проходило какое-то время, заключали договор на реальную стройку. В этих договорах нужно учитывать специфику конкретных направлений перевозок грузов», — сказал глава федерального ведомства.



ПО ФЕДЕРАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ

ДЛЯ АКВАТОРИИ СЕВМОРПУТИ

Правительство одобрило выделение 7 млрд руб. на строительство гидрографического судна для работы в Арктике.



В строительстве головного гидрографического судна, предназначенного для работы в акватории Северного морского пути, будет инвестировано более 7 млрд руб. Постановление об этом подписал председатель

правительства Михаил Мишустин, сообщила пресс-служба Правительства РФ.

Проект относится к ледовому классу Arc7. Такой класс предусматривает возможность самостоятельного плавания в арктиче-

ских льдах толщиной до 1,4–1,7 м (в зависимости от времени года) или же в более сложных условиях в сопровождении ледокола.

Судно мощностью 8 МВт оснастит современным навигационным и гидрографическим оборудованием. Это позволит ему выполнять различные работы, необходимые для обеспечения безопасной навигации, в том числе исследовать особенности водной поверхности и рельеф морского дна. Ввод в эксплуатацию намечен на 2024 год.

Принятое решение поможет частично удовлетворить спрос на гидрографическое сопровождение со стороны сырьевых компаний и других пользователей СМП.

Строительство нового судна предусмотрено федеральным проектом «Северный морской путь», цель которого — раскрытие потенциала СМП и превращение его в транспортный коридор мирового значения.

В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ

«НАША РЕАЛЬНОСТЬ — РЫНОК»

Импортозамещение и локализация в судостроении должны основываться на интересах судовладельцев.



Импортозамещение и локализация в судостроении необходимы, это наше будущее. Но и цена на продукцию должна быть разумной для отрасли, главный элемент которой — судовладельцы. Как передал кор-

респондент «Водного транспорта», такое мнение высказал заместитель министра транспорта России Александр Пошивай на заседании экспертного совета по развитию судостроительной промышленности и морской техники при Комитете Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству и Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России.

Без локализации иностранного оборудования на территории России, без производства своих комплектующих наша страна не сможет избавиться от иностранной зависимости в сфере

судостроения, признал замглавы Минтранса. Участники рынка и регуляторы понимают, что переходный период может быть долгим и дорогим. Но это единственный верный для страны путь, на котором значительную роль играет государственная поддержка.

«Призывать судовладельцев к патриотизму и совести — неправильный подход. Наша реальность — рынок», — подчеркнул замминистра транспорта. В этой связи государство может и обязано предоставлять заказчикам нового отечественного флота льготы и субсидии на переходный период. «Мы должны это учесть, иначе мы никогда не выйдем из сложившейся ситуации», — добавил он.

ПОВЫСИТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

ОСК планирует переход от вертикально интегрированных верфей к специализированным.



ОСК запускает ряд инициатив, чтобы усилить контроль за объемами добавочной стоимости. Об этом сообщил генеральный директор АО «ОСК» Алексей Рахманов на заседании экспертного совета по развитию судостроительной

промышленности и морской техники.

«Мы хорошо осознаем ответственность, которая лежит на судостроителях в отношении производителей судового оборудования. Они зависят от покупных изделий, составляющих большую долю себестоимости. Вопрос в сокращении издержек», — отметил спикер.

ОСК, по словам Алексея Рахманова, планирует «осуществить переход от вертикально интегрированных верфей к специализированным, которые должны заниматься судостроением». Он пояснил, что в настоящее время на предприятиях ОСК производятся и линии вала, и пропульсивные

комплексы, и винторулевые колонки, и судовая мебель.

«Если мы будем оставлять эти затраты внутри вертикально интегрированных предприятий, накладные расходы никогда не сделают работу эффективной. Поэтому мы вышли с инициативой о формировании центров технологических компетенций, каждый из которых нацелен на три задачи — импортозамещение, оптимизация затрат за счет уменьшения накладных расходов и превращение наших середнячков, которые занимаются судовым машиностроением, в национальных чемпионов», — подчеркнул Алексей Рахманов.

AFRAMAX

ВОСЬМОЙ AFRAMAX

Судоверфь «Звезда» заложила восьмой Aframax по заказу ПАО «Совкомфлот».

На судостроительном комплексе «Звезда» состоялась закладка очередного «зеленого» танкера типоразмера Aframax дедвейтом 114 тыс. тонн. Это — восьмое судно в серии из 12 танкеров в портфеле заказов ССК «Звезда». Судно строится по заказу ПАО «Совкомфлот» с последующим фрахтованием ПАО «НК «Роснефть».

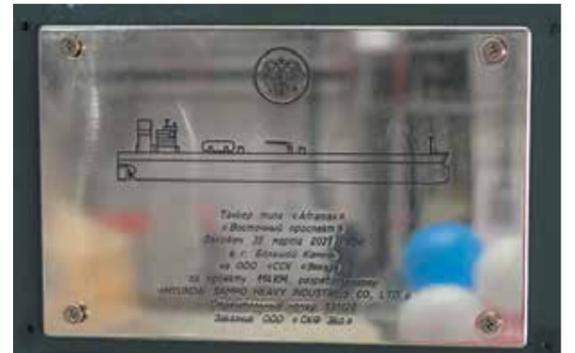
В ходе торжественной церемонии с участием руководства судоверфи, представителей заказчика, партнерских организаций и трудового коллектива предприятия генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко и руководитель группы наблюдения ООО «Совкомфлот ЭКО» Сергей Цыба прикрепили к килевой секции будущего танкера памятную закладную табличку с присвоенным именем.

В настоящее время на судоверфи «Звезда» на различных этапах ведется строительство семи танкеров типоразмера Aframax. Головное судно серии было передано заказчику в конце 2020 года.

Танкеры типоразмера Aframax предназначены

для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Длина судна — 250 м, ширина — 44 м, дедвейт — 114 тыс. тонн, предусмотрена площадка для вертолета. Силовые установки танкеров способны работать на сжиженном природном газе в соответствии с высокими экологическими стандартами и новыми правилами по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается на базе дальневосточного завода «Звезда» Консорциумом инвесторов во главе с НК «Роснефть» по поручению президента России. На сегодняшний день в портфеле верфи — 12 танкеров типоразмера Aframax, 10 из них — по заказу «Роснефтефлота».



СУХОГРУЗ

С МАКСИМАЛЬНЫМИ ГАБАРИТАМИ

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

Окская судоверфь спустила на воду пятое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Астрол-5», строящееся по заказу ПАО «Государственная лизинговая транспортная компания». Лизингополучателем является судоходная компания «Астрол». Проектант серии — Морское Инженерное Бюро.

Окская судоверфь строит 18 судов проекта RSD59 (первые 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 с принятой 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 МПОГ и 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.

При характеристической для ВДСК осадке 3,60 м в реке дедвейт составляет 5320 тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,706 м — 8144 тонны. Длина наибольшая составляет 141,0 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6,00 м. Вместимость грузовых трюмов 11400 куб. м. Автономность плавания в море составляет 20 суток. Экипаж — 11 человек, мест — 14. Предусмотрена санитарная каюта и каюта для лоцмана.

Как сообщалось ранее, первое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD59 «Астрол-1», заложенное 28 января 2020 года, сдано в эксплуатацию 14 ноября 2020 года.

Судно «Астрол-5» было заложено 12 августа 2020 года.

СПУТНИКОВАЯ ТЕЛЕФОНИЯ

СООТВЕТСТВУЕТ ОЖИДАНИЯМ

Оборудование ГМССБ системы подвижной спутниковой связи «Иридиум» протестировали в акватории Северного морского пути.

ФГУП «Морсвязьспутник» совместно с ООО «Иридиум Коммьюникешенс» организовали тестирование спутниковой телефонии и аварийных сеансов связи, в том числе доставку ИБМ (информации о безопасном мореплавании) с использованием комплекта оборудования ГМССБ системы подвижной спутниковой связи «Иридиум» модели LT-3100S производства Lars Thrane A/S, установленного на атомных ледоколах «Ямал» и «50 лет Победы», в арктических широтах, в том числе в акватории Северного морского пути.

Тестирование проводилось по согласованию с Федеральным агентством морского и речного транспорта и при поддержке ФГУП «Атомфлот».

Спутниковый терминал LT-3100S был разработан специально для морских судов и поддерживает все функции ГМССБ (Глобальная морская система связи при бедствии и для обеспечения безопасности). LT-3100S соответствует требованиям Международной морской организации (ИМО) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (SOLAS). За связь

судов с ГМССБ отвечает спутниковая группировка Iridium, единственная система спутниковой связи, которая обладает 100% глобальным покрытием и действует в любой точке арктического региона.

В процессе тестирования ледоколы проделали значительный путь по трассе СМП, в ходе которого ежедневно совершались телефонные звонки и отправка SMS-сообщений.

Особое внимание было уделено сервисам ГМССБ — передаче с судна сигнала бедствия и приему на судах информации по безопасности мореплавания районов NAVAREA/METAREA XX и XXI, которые находятся в зоне ответственности Российской Федерации. Необходимо отметить, что передача ИБМ на суда осуществлялась с использованием возможностей нового сервиса Iridium SafetyCast при участии официальных российских поставщиков ИБМ, признанных ИМО.

Тестирование спутникового терминала LT-3100S показало, что оборудование полностью удовлетворяет потребности современных судов в необходимых телекоммуникационных услугах.

НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА

КИБЕРАТАКИ ОБЕЩАЕТ ВЫДЕРЖАТЬ

«Ростех» представил проект по созданию высокоточной навигационно-телекоммуникационной системы для Арктики.

Холдинг «Росэлектроника» Госкорпорации «Ростех» комплексный проект по созданию высокоточной навигационно-телекоммуникационной системы для Арктической зоны РФ. Как отмечается в сообщении пресс-служба Ростеха, решение стабильно работает в сложных физико-географических условиях приполярных районов, устойчиво к кибератакам и обеспечивает непрерывный контроль местоположения судов.

Система наблюдения, навигации и связи, предлагаемая ПАО «Интелтех» (входит в «Росэлектронику») для работы в Арктической зоне РФ, представляет собой комплекс стационарных и мобильных радиотехнических постов. Каждый пост состоит из нескольких подсистем, которые обеспечивают работу одновременно по десяткам направлений. Подсистема наблюдения осуществляет мониторинг ледовой, гидрометеорологической, радиационной, сейсмической обстановки в режиме реального времени. Телекоммуникационная подсистема — связь в УКВ- и КВ-диапазонах, по каналам ВОЛС, спутниковой, метеорологической и тропосферной

связи. Навигационная подсистема обеспечивает контроль местоположения судна по спутниковым или наземным радионавигационным системам.

Кооперация предприятий «Росэлектроники» во главе с ПАО «Интелтех» с 2019 года активно работает совместно с ООО «Русатом Карго» (входит в Госкорпорацию «Росатом») по вопросам создания и развития цифровой инфраструктуры для арктической зоны. В частности, предприятиями холдинга разработаны решения по системам управления арктических контейнеровозов, транспортно-логистических узлов и созданию единого информационного пространства транспортного коридора Северного морского пути, которое объединит ситуационные центры, суда, гидрометеорологические посты и грузовые порты. Для интеграции судов в единую инфокоммуникационную систему предлагается оборудовать их интеллектуальными приборами и комплексами телекоммуникации на базе искусственного интеллекта.

«Одним из ключевых направлений развития Арктической зоны РФ является формирование эффективной инфраструктуры Северного морского пути. Представ-

ленное нами решение позволит заказчикам в сложных условиях Арктики с минимальными затратами решать проблемы связи, навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения северных акваторий, снизить навигационные и экологические риски, повысить качество управления территориальными объектами и системами арктической зоны», — сообщил генеральный директор ПАО «Интелтех» Юрий Николашин.

Федеральный проект «Северный морской путь» в составе «Комплексного плана модернизации и развития магистральной инфраструктуры» предусматривает мероприятия по развитию морских портов и терминалов, аварийно-спасательного и вспомогательного флота, навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения судоходства, развитию энергетических мощностей, обеспечению безопасности мореплавания и связи, развитию отечественного судостроения, обеспечению экологической безопасности, модернизации аэропортового хозяйства, расширению сети станций метеорологических наблюдений.

ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО

БЫТЬ НА СВЯЗИ

На российских реках и озерах открывается навигация. Проверка судна на исправность и укомплектованность необходимым оборудованием перед освидетельствованием в Государственной инспекции по маломерным судам или в Российском Речном Регистре — это то, с чего начинается сезон любого капитана.

Среди обязательных устройств на борту — речная ультракоротковолновая радиостанция. Зачем она нужна и как ее правильно выбрать, рассказал генеральный директор компании «НавМарин» Алексей Мигалин.

установками УКВ-радиосвязи для общения с другими судами и береговыми службами.

В случае неисправности установки УКВ-радиосвязи судно может осуществлять движение только до ближайшего пункта ремонта радиоэлектронных средств.

ЗАЧЕМ НА СУДНЕ
УКВ-РАДИОСТАНЦИЯ?

УКВ-радиостанция — одно из важнейших средств обеспечения безопасности экипажа, пассажиров и самого судна. Помимо подачи сигнала бедствия, общения участников движения на воде (при согласовании обгона, других маневров) УКВ-радиостанция позволяет получить или передать следующую информацию: сигнал SOS о бедствии судна, указания от диспетчера при прохождении шлюзов, текущие гидрометеорологические и навигационные извещения, а также другие данные, обеспечивающие безопасное плавание.

УКВ-радиостанция: обязательное оборудование на речном судне. В Правилах плавания судов по внутренним водным путям в пункте 65 отмечается: самоходные суда должны быть оснащены

КАКУЮ ВЫБРАТЬ?

На внутренних водных путях в соответствии с действующим законодательством должны использоваться УКВ-радиостанции, обеспечивающие связь в диапазоне частот 300,0125–300,5125 МГц и 336,0125–336,5125 МГц. Данные диапазоны разделены на отдельные каналы, выделяемые судам и береговым службам. Так, например, пятый частотный канал (300,200 МГц) используется для общения участников движения и передачи сигналов бедствия и безопасности, третий частотный канал (300,100 МГц) — для связи по обеспечению пропуска судов через шлюзы, диспетчерского регулирования движения и управления движением судов. Полный перечень и назначение УКВ частотных радиоканалов приведен в Правилах радиосвязи

подвижной службы и подвижной спутниковой службы на внутренних водных путях.

УКВ-радиостанции речного диапазона с классом РРР должны быть одобрены Речным Регистром. По результатам рассмотрения документации, представленной производителями, и проведения испытаний на выполнение требований к функциональным, механическим, климатическим характеристикам выдается сертификат одобрения типового изделия. При покупке УКВ-радиостанции на это стоит обратить особое внимание.

Желательно, чтобы выбираемая носимая УКВ-радиостанция не тонула. В случае падения в воду она должна оставаться в работоспо-

собном состоянии и при возникновении чрезвычайной ситуации передавать сигнал бедствия с указанием координат происшествия. Как правило, такие носимые радиостанции имеют светодиодную подсветку, позволяющую их легко обнаруживать в воде даже ночью.

Еще один важный момент — емкость аккумуляторной батареи радиостанции не должна быть менее 1500 мА·ч.

ГДЕ ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬ?

После покупки сразу же воспользоваться радиостанцией не получится. Сначала необходимо оборудование зарегистрировать, тем самым получив разрешение на его использование. Занимается

этим вопросом Роскомнадзор, куда нужно обратиться с соответствующим заявлением. Зарегистрировать УКВ-радиостанцию также можно через госуслуги.

БЕЗОПАСНОСТЬ
И ШТРАФЫ

Освидетельствование судна перед навигацией — обязательная процедура, без которой судно не может выйти в рейс. Отсутствие на борту радиостанции может привести к административному штрафу в размере 15–20 тысяч рублей.

Однако штрафные санкции — не самое главное, что должно волновать судовладельца. Главное — это безопасность людей на воде!



НАВИГАЦИЯ-2021

НА НЕВЕ — БОЛЬШОЙ И МАЛОЙ

Все мосты в Санкт-Петербурге готовы для сезона навигации.

В Санкт-Петербурге в ночь с 9 на 10 апреля открылась навигация и началась разводка мостов. В межнавигационный период, по информации пресс-службы городской администрации, специалисты СПб ГБУ «Мостотрест» привели в порядок механизмы, заменили выработавшие свой ресурс детали, отладили все внутренние системы — гидравлические, механические, электротехнические. С середины марта было прове-

дено около 50 технологических разводок. Они необходимы для завершения настройки систем управления оборудованием после ремонта, модернизации или замены оборудования, а также для обслуживания и ремонта узлов разводного пролета, недоступных при наведенном мосте. К навигационному периоду подготовлены и плавсредства «Мостотреста»: несколько катеров, водолазное судно, плавучая база для осмотра и ремонта мостов и другие.

В Петербурге 18 разводных мостов. Из них в период навигации регулярно разводятся 12: Троицкий, Литейный, Большеохтинский, мост Александра Невского и Володарский — через реку Неву; Благовещенский и Дворцовый мосты — через Большую Неву; Биржевой и Тучков мосты — через Малую Неву; Сампсониевский, Гренадерский и Кантемировский мосты — через Большую Невку.

НА ЭКСКЛАВНОМ УЧАСТКЕ ВВП

Открыта навигация на внутренних водных путях в границах Калининградской области.

С 1 апреля открылась навигация 2021 года на водных путях Гвардейского района водных путей и судоходства в границах Калининградской области — единственной эксклавной территории Российской Федерации и так же отдельно функционирующего района Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей.

Сплошное траление судовых ходов и выставление средств навигационной обстановки выполняли четыре обстановочные бригады на теплоходах «Глухарь», «Жаворонок», «Нерпа» и «Горлица».

Введены в действие средства навигационной обстановки на реках Преголя, Старая Преголя, Дейма, Матросовка, Тростянка, Неман, трассах Куршского залива, Полесском и Приморском каналах.

Калининградская область расположена на юго-восточном побережье Балтийского моря и яв-

ляется самым западным регионом Российской Федерации, полностью отделенным от остальной территории страны.

Общая протяженность внутренних водных путей в Калининградской области составляет

534,0 км, из них с гарантированными габаритами и неосвещаемой обстановкой 378,0 км, без гарантированных габаритов и без навигационной обстановки 156,0 км, плавучих знаков — 132 шт., береговых знаков — 251 шт.



Источник: сайт Росморречфлота

ИНФРАСТРУКТУРА

ОТ ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА ДО ВОЛХОВСКОГО ШЛЮЗА

Администрация «Волго-Балт» приступила к развитию инфраструктуры внутренних водных путей на реке Волхов.

В целях развития судоходства, в том числе пассажирского движения на участке реки Волхов от Старой Ладого до Великого Новгорода, ФБУ «Администрация «Волго-Балт» приступило к развитию инфраструктуры внутренних водных путей. Проведение работ по увеличению гарантированной глубины на участке реки Волхов от д. Пчевы до Волховского шлюза было включено в план 2020 года.

Дноочистительные работы (камнеуборка) выполнялись в целях очистки судового хода от предметов, представляющих опасность для судоходства на лимитирующих участках реки Волхов — Пчевских и Велецких порогах. В работах были задействованы дноочистительный снаряд «ДТ-4» (с водолазной станцией) и «ДТС-10», буксирный теплоход «Айсберг», баржи «Т-405», мотозавозня «Путейский-48».

Основой для проведения работ послужили материалы гидроакустического траления многолучевым эхолотом с двумя излучателями. Работы проводились в несколько этапов. В итоге на двух участках — Пчевских и Велецких порогах — были удалены подводные препятствия (камни, буровые плиты) общей массой 237,8 тонны.

В результате выполненных работ на участке реки Волхов от д. Пчева (73 км) до Волховского шлюза (27 км) достигнута глубина судового хода 240 см. На сегодняшний день на участке реки Волхов от Великого Новгорода до Волховского шлюза единая глубина составляет 240 см. Работы по увеличению глубины на участке от Волховского шлюза до с. Старая Ладога намечены со сроком выполнения до 2023 года включительно.



Дноочистительный снаряд «ДТ-4». Предоставлено ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

СООБЩЕНИЕ



Источник: сайт Онежского судостроительно-судоремонтного завода

ПО ВУОКСЕ НА ЛАДОГУ ДО ВАЛААМА

Завершилась самая продолжительная 304-дневная навигация между островом Валаам и материком.

Завершается навигация на участке водных путей Невско-Ладожского РВПиС, связывающем остров Валаам с материковой территорией Ленинградской области. В соответствии с распоряжением руководителя Росморречфлота на реке Вуокса 31 марта завершилась работа средств навигационного оборудования.

Участок на Вуоксе с выходом на Ладогу в навигацию 2020–2021 годов впервые обслуживался столь продолжительный период — в течение 304 суток.

Для связи острова Валаам с материком на акватории Ладожского озера работал обстановочный теплоход «Ладожский». С начала 2021 года он выполнил ряд рейсов по маршруту Приозерск — Валаам — Приозерск, содержал плавучую обстановку на участке реки Вуокса от 1,3 км р. Вуокса — судоходная трасса — буй Северный Торпаков — бар р. Вуокса — знак Юкансари.

Теплоход, спроектированный на класс Российского Речного Регистра, позволяющий преодолевать 30-сантиметровый лед, построен в 2019 году на Онежском судостроительном заводе в Петрозаводске. На завершающем этапе навигации «Ладожский» производил околку льда толщиной 5–10 см на устье р. Вуокса, осуществлял доставку строительных и продовольственных грузов, а также пассажиров на остров Валаам.

В Росморречфлоте подчеркнули, что впервые в современной истории внутреннего водного транспорта завершение навигации на северо-западном участке Волго-Балтийского бассейна произошло после открытия нового навигационного цикла в самых южных бассейнах внутренних водных путей РФ — Азово-Донского и Волго-Донского, где судоходный сезон-2021 стартовал 28 марта.

ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ 2021



21-24 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2021

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



30 000 м²
ПЛОЩАДЕЙ



24 720
ПОСЕТИТЕЛЕЙ



654
ЭКСПОНЕНТА



64
РОССИЙСКИХ
И ЗАРУБЕЖНЫХ СМИ



29
СТРАН-
УЧАСТНИКОВ



39
ТЕМАТИЧЕСКИХ
МЕРОПРИЯТИЙ



СПЕШИТЕ ЗАБРОНИРОВАТЬ
ЛУЧШИЕ МЕСТА!

nevainter.com

Контакты:
По вопросам участия в выставочной экспозиции:
Тел.: +7 (812) 321-26-76,
Электронная почта: info@nevainter.com

По вопросам участия в деловой программе:
Марина Титова — Программный директор,
Электронная почта: m.titova@nevainter.com



К НАВИГАЦИИ-2021



Источник: официальный сайт мэра Москвы

В ОЖИДАНИИ ПАССАЖИРОВ

Инфраструктура Москвы-реки готовится к открытию пассажирской навигации в конце апреля.

В Москве начались работы по подготовке причалов и набережных к пассажирской навигации, рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков. Об этом сообщается на официальном сайте мэра столицы.

«Специалисты комплекса городского хозяйства промывают лестничные сходы, облицовку стен и напольные покрытия, проводят пескоструйную обработку гранитных поверхностей, металлических ограждений и чугунных элементов для последующей покраски. При необходимости будет сделан локальный ремонт гранитных и бетонных оснований причалов, произведена замена изношенных резиновых причальных отбойников», — отметил он. Для безопасности пассажиров на всех причалах обновят разметку ограничительных линий и указателей движения на посадку и высадку».

Также подготовка к навигации пройдет на причалах Северного речного вокзала.

«Кроме стандартной промывки и уборки территории, запланированы работы по организации диспетчерской и береговых служб, которые отвечают за расстановку судов по причалам, обеспечивают швартовку и стоянку. Будет налажена работа гидрантов для заправки судов питьевой водой, подготовлены устройства для их подключения к береговому энергоснабжению», — рассказал Петр Бирюков.

На Северном речном вокзале капитально отремонтировали 17 причалов. С началом навигации они начнут принимать крупные грузовые и гражданские суда. После проведенных работ здесь смогут принимать или отправлять до четырех судов одновременно и до 24 судов в сутки. Пропускная способность вокзала составляет свыше 1,5 млн пассажиров за сезон.

В РЫБИНСКЕ ГОТОВЫ

На Рыбинском шлюзе завершается межнавигационный ремонт камеры.

Рыбинский РГС — филиал ФГБУ «Канал имени Москвы» в соответствии с утвержденным графиком завершает межнавигационный ремонт камеры шлюза. В настоящий момент ведется подготовка к заполнению камеры водой для проведения регулировки и настройки электромеханического оборудования в преддверии открытия навигации-2021.

В ходе ремонтных работ были заменены поврежденные колосниковые пакеты в водовыпусках, необходимые для отсеивания мусора при водосбросе камеры; произведена ревизия с заменой элементов нижних двустворчатых ворот камеры Рыбинского шлюза, а также элементов эксплуатационных ворот верхней головы. Кроме того, в установленном порядке выполнен ремонт затворов основного наполнения и опорожнения.



Источник: сайт ФГБУ «Канал имени Москвы»

КАПРЕМОНТ

ДЕМОНТИРУЮТ СТАРОЕ — СМОНТИРУЮТ НОВОЕ

Главгосэкспертиза одобрила проведение капремонта гидроузлов Трудкоммуны и Андреевки Москворецкой шлюзованной системы.

Главгосэкспертиза России провела проверку достоверности определения сметной стоимости ремонтных работ по повышению уровня безопасности плотин гидроузлов Трудкоммуны и Андреевка. По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение.

Трудкоммуна и Андреевка — второй и третий гидроузлы Москворецкой шлюзованной системы — расположены в поселке Трудкоммуны города Дзержинский и в деревне Андреевское Ленинского района Московской области соответственно. Они

были построены в 1874–1877 годах для поддержания проектных уровней и регулировки расходов воды через плотины, после чего не раз подвергались комплексной реконструкции. Каждый из гидроузлов состоит из водосливной плотины и однокамерного судоходного шлюза и обслуживается ФГБУ «Канал имени Москвы».

Проектом, достоверность определения сметной стоимости которого подтвердили в Главгосэкспертизе России, предусмотрен капитальный ремонт и замена затворов судоходных и регулирующих пролетов плотин гидроузлов Трудкоммуны и Андреевка.

В ходе капитального ремонта планируется произвести демонтаж старых затворов, их утилизацию, монтаж новых затворов, в том числе опорно-ходовых частей и уплотнений, нанести антикоррозионное покрытие, провести ревизию и ремонт подхватов, дефектацию деталей подвесок полиспастов, а также заменить изношенные детали затворов, изготовить и смонтировать стапели и выполнить иные необходимые работы.

Проектная организация — ООО «ПромПроект». Застройщик — ФГБУ «Канал имени Москвы».



Источник: сайт Росморречфлота

ТУРИСТСКИЙ КЛАСТЕР

НА «ВОЛЖСКОМ МОРЕ» В УСТЬЕ ШОШИ

Тверская область проводит работы для строительства причала порта в «Завидово».

На территории особой экономической зоны «Завидово» Тверской области, в устье реки Шоша, проводятся работы для начала строительства причала нового речного порта.

Объект возводят в рамках создания комплекса обеспечивающей инфраструктуры в туристско-рекреационном кластере «Волжское море».

Тверская область начала строительство порта в 2020 году. Проект реализуется в три этапа. Первый — устройство причального сооружения, создание акватории порта и проведение берегоукрепительных работ. Длина причала составит 791 м. В основе его конструкции — стальной шпунт.

В настоящее время подрядная организация производит работы по погружению шпунтовых свай, выполнено около 80% от необходимого объема. Также ведутся дноуглубительные и берегоукрепительные работы.

Второй этап подразумевает устройство наружных инженерных сетей порта: водоотведения,

электроснабжения, газоснабжения, теплоснабжения, связи. Так, например, длина сетей водоотведения составит 4177,6 м, электроснабжения — 1530 м, газопровода — 987,7 м.

На третьем этапе предусмотрено строительство подъездной автомобильной дороги протяженностью 640 м и парковки транспорта. Эта автодорога соединит порт с региональной дорогой «Подъезд к пос. Шоша».

Порт будет рассчитан на 816 судозаходов в год, среднегодовой пассажиропоток составит 204 тыс. человек. Объект планируют ввести в эксплуатацию к 1 ноября 2022 года. Транспортно-пересадочный узел объединит водный, железнодорожный и автомобильный транспорт и станет отправной точкой для путешествий по Волге и акватории Московского моря.



Источник: сайт правительства Тверской области



ПО ЕНИСЕЮ, АНГАРЕ И КУРЕЙКЕ



Енисей... Самая протяженная и полноводная река России и одна из «самых» — в мире. По Енисею пролегает естественная граница между Западной и Восточной Сибирью. И он же — главная магистраль, соединяющая огромные и часто отдаленные друг от друга территории. И обслуживает всю магистраль вместе с притоками ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей», которое возглавляет Владимир Байкалов.

— Владимир Викторович, вы ведаете 8375 километрами водных путей Енисея, если считать вместе с притоками. Насколько тяжело «переболело» в пандемию это огромное хозяйство?

— Для нашего учреждения не произошло существенных изменений. Мы продолжили работать в прежнем режиме, но с учетом ограничений, связанных с пандемией. Основными изменениями стали перевод некоторых сотрудников на удаленный режим, минимизация командировок и совещаний и увеличение доли электронного документооборота. Последнее, несомненно, является плюсом, так как существенно ускоряет и упрощает процесс обмена документами.

Уже в самом начале пандемии мы обеспечили средствами индивидуальной защиты все свои подразделения. Приобрели циркуляторы, дистанционные термометры и другое оборудование. Регулярно проводили дезинфекцию в помещениях. Мы в ежедневном режиме проводили и продолжаем проводить мониторинг состояния здоровья сотрудников. На сегодня сделано около 400 тестов на коронавирус, более 200 тестов на наличие в крови антител. По итогам анализа полученных исследований около 60% наших сотрудников переболели или имеют антитела в организме.

— Каковы на сегодняшний день потребности в поддержании и обустройстве водных путей?

— Перед путейцами Енисейского бассейна стоит задача по улучшению качественных характеристик содержания судовых ходов. Для этого необходимо обеспечить финансированием на 100% организацию всех видов путевых работ. В последние десятилетия объем финансирования на содер-

жание водных путей в бассейне составляет от 50 до 70% от нормативного, что не могло не влиять на качественные показатели водного пути. В настоящее время финансирование на приобретение дизельного топлива для технического флота обеспечивается в пределах 67% от плановых расчетов...

— Около пяти тысяч километров, а это больше половины водных путей в регионе, позиционируются особо. И это понятно: если в европейской части о целесообразности большей ориентации на водные перевозки говорится с позиции экономичности, то в таком регионе, как Красноярский край с его суровой необъятностью, они просто безальтернативны. Это накладывает особые обязательства по их содержанию?

— Действительно, на протяжении пяти тысяч километров в Енисейском бассейне речной транспорт является безальтернативным для грузовых и пассажирских перевозок. Экономическое развитие края напрямую зависит от бесперебойного грузооборота в данном северном регионе. Кроме того, речной транспорт имеет огромное социальное значение. Местное население, проживающее в поселках, между которыми сто и более километров непроходимой тайги, могут перемещаться между населенными пунктами только по реке на судах. Соответственно, для эффективной работы флота необходимо создание безопасных условий плавания. Обеспечение безопасности судоходства является для нашего учреждения главной задачей. И тут неизбежно мы возвращаемся к вопросам финансирования, поскольку уровень обеспеченности безопасности судоходства во многом зависит именно от этого. А квалифицированные,

знающие свое дело специалисты и технические средства у нас есть.

— На ваш взгляд, каков потенциал судоходства в регионе? И насколько этот потенциал сопряжен с растущими потребностями? К примеру, запуск таких проектов, как «Восток Ойл» и «Северная звезда», может вдвое увеличить поток грузов в бассейне. Об этом, в частности, говорили на вебинаре «Главные дороги Сибири: Енисей — люди и грузы» (организован ИАА «ПортНьюс». — Ред.), в котором вы принимали участие. Водные пути справятся?

— Существующая пропускная способность внутренних водных путей на самом напряженном магистральном участке реки Енисей от Красноярска до Дудинки является достаточной для увеличения грузопотока, как минимум, в два раза. В настоящее время ведутся проектные работы по созданию единой транзитной глубины 3 метра от Красноярска до Дудинки. Землечерпательные работы по увеличению глубины до 3 метров должны завершиться в 2024 году.

— Если говорить о флоте, работающем в бассейне, как вы его оцениваете — и количественно, и техническое состояние? И опять-таки, не только с точки зрения сегодняшней грузовой базы, но и перспективы?

— Если говорить о состоянии путейского флота, на сегодняшний день списочный состав технического флота ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» составляет 122 единицы. Большая его часть возрастом более 35 лет и, конечно, требует обновления. В этом направлении Росморречфлотом и нашим учреждением ведется планомерная работа. В частности, в рамках федеральной це-

левой программы «Обновление технического флота» с 2013 года на баланс ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» поступили — из нового судостроения — 4 единицы флота: обстановочные теплоходы проектов 3050, 3050.1, SV2407 и экологическое судно-сборщик нефтесодержащих и сточных вод проекта RT29. В 2013 году была проведена модернизация штангового одночерпакового земснаряда проекта 721А. В перспективе, в период 2021–2024 годов, планируется поступление еще семи новых судов, в том числе пяти единиц обстановочных и двух единиц промерно-изыскательских судов, оборудованных современными многолучевыми эхолотами со спутниковой привязкой.

Кроме того, проводится капитальный ремонт флота учреждения. Так, в 2014 году выполнен капремонт нефтеналивной баржи проекта 944Б с установкой второго дна, в настоящее время реализуется проект капремонта земснаряда проекта Р-010, разработаны проекты капитального ремонта нефтеналивной баржи проекта 944Б; четырех барж-площадок проектов 942 и 942В. В ближайшей перспективе планируется их реализация.

— Обстановочные знаки, навигационное обеспечение, береговая инфраструктура, как в Енисейском бассейне обстоит с этим?

— Для обеспечения безопасности судоходства в бассейне планомерно проводятся путевые работы, в том числе продолжается оснащение судов электронными навигационными картами и судовыми обстановочными комплексами. В настоящее время на внутренних водных путях для навигационного ограждения используются металлические буи, которые имеют большой износ. В связи с этим до 2024 года планируется их замена на буи из полимерных материалов. Кроме того, планируется оснащение буев светосигнальной аппаратурой с функцией удаленного доступа. Продолжается модернизация береговой инфраструктуры.

— К пассажирским перевозкам. Особенно в таком регионе, как Красноярский край, они,

очевидно, несут большую социальную нагрузку. Наверняка, по понятным причинам, в этом секторе 2020 год был отмечен спадом. Какова статистика?

— Для населения, проживающего в северных районах края, речные суда являются единственным транспортным средством. Поэтому переоценить значимость речных пассажирских перевозок в северных районах Красноярского края невозможно. В последние годы объем пассажирских перевозок имел тенденцию к возрастанию и в 2019 году составил 895 тыс. человек. В навигацию 2020 года объем перевозок снизился, было перевезено 798 тыс. человек, что на 11% меньше 2019 года. Снижение пассажиропотока напрямую связано с эпидемией коронавируса.

— Если не иметь в виду ковидный фактор, то насколько реальные пассажироперевозки, по вашей оценке, недоотягивают до желаемых? Есть «незакрытые» маршруты?

— В Красноярском крае благодаря деятельности судоходной компании «ВодоходЪ» впервые за последние двадцать лет запущен туристический маршрут от Красноярска до Дудинки. Прибывший в конце навигации 2019 года пассажирский теплоход «Максим Горький» фактически весь навигационный период 2020 года был полностью востребован туристами. Желающих провести комфортный отдых на корабле с видом на живописные и порой дикие берега Енисея было очень много. Для удовлетворения возрастающего спроса пассажирских перевозок и обновления устаревшего флота по заказу правительства Красноярского края на Средне-Невском судостроительном заводе начато строительство двух пассажирских судов.

Потенциал речных пассажирских перевозок в Красноярском крае достаточно весомый. При грамотной ценовой политике, увеличении пассажирских перевозок и развитии водного туризма в навигацию 2021 года реально рассчитывать на миллионный рубеж.



Красноярский судоподъемник. Нижний подходной канал. Фото предоставлено пресс-службой Администрации Енисейского бассейна ВВП



Фото предоставлено пресс-службой Администрации Енисейского бассейна ВВП

ЧУВАШИЯ



Источник: сайт «Маринэк»

СРАЗУ ТРИ ПАРЫ КРЫЛЬЕВ

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

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.

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.

КОМИ

В ЛЕДОХОД И ПАВОДКИ

В Сыктывкаре во время паводка будут задействованы три пассажирских и три судоходных паромов.

Новое судно на воздушной подушке «Кайман-10» готовят к перевозке жителей Сыктывкара (Республика Коми) на период ледохода и паводка. Как отметил первый заместитель директора МКП «Жилкомсервис» Иван Ларюков, подготовка катера на воздушной подушке перед выпуском на реку находится на завершающей стадии, учтен прошлогодний опыт эксплуатации судна, а также организуется работа с надзорными органами для подтверждения технической готовности.

«На катере будет возможна перевозка пассажиров и продуктов питания. Однако транспортиров-

ка продуктов на «Каймане» будет производиться только в случае, если это не помешает основной его функции — перевозке пассажиров», — отметил Александр Можегов.

Помимо «Каймана-10» для перевозки пассажиров и продуктов также будет задействован спасательный катер на воздушной подушке. В случае необходимости для перевозок будет использовано и суда ОАО «Сыктывкарский водоканал».

Кроме того, продолжается подготовка паромов. Перед спуском на реку суда также проходят технический осмотр, проверку двигателей и покраску.



Фото с сайта администрации Сыктывкара.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

СОТРУДНИЧАТЬ, ТАК С РАЗМАХОМ

Архангельская область и судостроительная компания «Ак Барс» за прошлый год заключили контракты на 9 миллиардов рублей.

Архангельская область и Республика Татарстан расширяют сотрудничество в судостроении. Соответствующее соглашение заключили министерства экономического развития, промышленности и науки региона и АО «Судостроительная компания «Ак Барс».

В области судостроения, судоремонта история сотрудничества Поморья и Татарстана насчитывает уже десять лет. Более того, сегодня можно го-

ворить о серьезном увеличении масштабов этого взаимодействия.

«Если за 10 лет товарооборот между судостроительными предприятиями области и корпорацией «Ак Барс» составлял порядка четырех миллиардов рублей, то уже в 2020 году заключены контракты на общую сумму порядка девяти миллиардов рублей», — сообщил заместитель председателя правительства Архангельской области — министр экономического разви-

тия, промышленности и науки Виктор Иконников.

Реализация ряда проектов намечена и на площадке Арктического научно-образовательного центра мирового уровня. Речь идет о проекте производства материалов для судов арктического класса, в котором в рамках кооперации уже задействованы САФУ имени М. В. Ломоносова, НИИ «Прометей» Санкт-Петербурга и судостроительные предприятия Северодвинска.

ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

МНОГОЛИКАЯ «СОТАЛИЯ»

В Псковской области на реке Великой будет курсировать речной трамвай «Соталия» разных модификаций.

В Псковской области разрабатывается несколько водных маршрутов, по которым будет курсировать речной трамвай «Соталия», разработанный специалистами Объединенной судостроительной корпорации.

Проект речного трамвайчика «Соталия» состоит сразу из нескольких вариантов судов, предназначенных для разных нужд: пассажирский,

круизный, грузопассажирский или мобильный фельдшерско-акушерский пункт.

Пассажирский вариант способен взять на борт 30 человек. Форма корпуса и архитектурные решения позволяют осуществлять посадку и высадку пассажиров на необорудованный берег.

Грузопассажирская версия речного трамвайчика «Соталия» способна перевозить 8 человек и 2,5 тонны грузов.

Вариант плавучей «Скорой помощи» будет предназначаться, в первую очередь, для жителей Дальнего Востока и Крайнего Севера, где существуют сложности с транспортной доступностью между населенными пунктами.

Как рассказал губернатор региона Михаил Ведерников, планируется, что «Соталия» будет эксплуатироваться на реке Великой — от Мирожского монастыря через Снеготорский монастырь до Талабских островов и обратно.



Фото: АО «ОСК» в Instagram

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

КАК «ОМОРЯЧИВАЮТ» ДВИГАТЕЛИ

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

Генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов и губернатор Ярославской области Дмитрий Миронов обсудили перспективы развития судостроения и машиностроения в регионе. По словам губернатора, объем отгруженной продукции судостроения региона в 2020 году составил порядка 14,5 млрд руб., что в 1,6 раза больше, чем годом ранее.

По словам Дмитрия Миронова, «отрасль судостроения играет важную роль в структуре промышленности Ярославской области, обладает высоким научно-техническим потенциалом. Объем отгруженной продукции в 2020 году составил порядка 14,5

млрд руб., что в 1,6 раза больше, чем годом ранее. На предприятиях отрасли трудятся около 3 тыс. человек. Правительство региона в рамках своей компетенции оказывает судостроителям поддержку в организации производственной кооперации, содействует в выходе на внешние рынки».

«Мы видим большой потенциал Ярославской области в программах импортозамещения, в первую очередь двигатели внутреннего сгорания, и у нас уже есть успешный опыт того, что называется «оморячиванием» двигателей 536-го семейства Ярославского моторного завода. Будем рады, если предприятия, расположенные здесь, встроится в нашу производственную цепочку», — от-

метил генеральный директор ОСК Алексей Рахманов.

Между Объединенной судостроительной корпорацией и Ярославской областью действует соглашение по использованию компетенций судостроительных предприятий региона для нужд российского рынка.

Как сообщила пресс-служба правительства Ярославской области, судостроение в регионе представлено следующими предприятиями: АО «Судостроительный завод «Вымпел» (Рыбинск), ПАО «Ярославский судостроительный завод» (Ярославль), ООО «Рыбинская верфь» (Рыбинск), ООО «Верфь братьев Нобель» (Рыбинск), ООО «Паритет-Центр» (Ярославль).

ЯМАЛО-НЕНЕЦКИЙ АВТОНОМНЫЙ ОКРУГ

С ЗАМЕНОЙ ДИЗЕЛЬ-ГЕНЕРАТОРОВ, КОТЛОВ И КОМПРЕССОРОВ

В «СРП-Ямал» производятся работы по судоремонту и модернизации 67 единиц самоходного и несамоходного флота.

В текущем межнавигационном периоде в обособленном подразделении Северного речного пароходства в г. Лабытнанги производятся работы по судоремонту и модернизации флота. На территории водопользования подразделения в рабочем процессе находятся 67 единиц самоходного и несамоходного флота.

Как рассказал руководитель ОП «СРП-Ямал» Алексей Дебков, впервые силами специалистов подразделения был осуществлен демонтаж отслуживших свой срок главных двигателей и установка современных. Данные работы про-

изводятся на буксирах «РТ-816» и «Иван Деметьев».

Еще на двенадцати судах планируется, и частично уже произведена, замена вспомогательных дизель-генераторов на новые современные модели. Также предстоит работа по установке восьми судовых котлов и пяти компрессоров. Все эти работы проводятся в рамках программы по модернизации флота.

Большой объем работы производится при смене обшивок теплоходов проекта Р-33Б: «Плотовод-655», «Плотовод-706» и «Иван Деметьев». Силами работников подразделения производится пе-

реклассификация теплохода «Шенкурск» проекта Р-33Б с класса «О» на разряд «М». Для модернизации буксира была разработана и согласована с Российским Речным Регистром проектная документация. Переклассификация судна будет завершена к началу летней навигации 2021 года.

Кроме того, в подразделении осуществляется смена корпуса на барже проекта 942М. В планах на весну-лето смена корпуса на еще одной барже аналогичного проекта.

«Выполняя поставленные задачи, коллектив ямальского подразделения стремится осваивать новейшие технологии и применять современное оборудование», — отметил руководитель ОП «СРП-Ямал».

«Работа по судоремонту и модернизации флота в этот межнавигационный период совпала с суровыми погодными условиями, когда температура воздуха в течение почти трех месяцев не поднималась выше -32 градусов», — добавил Алексей Викторович. — Нашим специалистам пришлось работать в сложных условиях. Тем не менее команда работает героически, с честью выдерживая все испытания».

Северное речное пароходство — одна из транспортных компаний европейского севера России, управляющая флотом «река-море» плавания. В зону производственной деятельности пароходства входят: по речному флоту и перегрузочной технике — пункты погрузки-выгрузки в бассейнах рек Северная Двина, Вычегда, Сухоны, Пинега, Вага, Кулой, Мезень, Обь-Иртышский бассейн. По флоту смешанного «река-море» плавания — порты Балтийского, Северного, Белого, Баренцева, Карского, Черного, Азовского, Каспийского и Средиземного морей, а также Азиатско-Тихоокеанского региона.

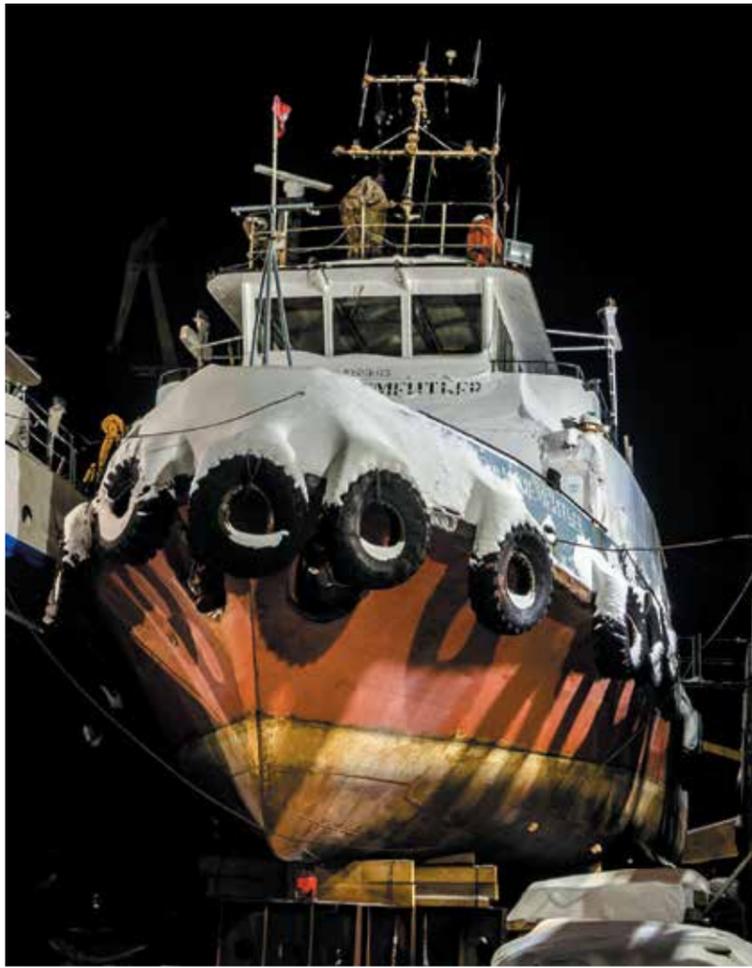


Фото Романа Казанова. Источник: сайт СРП.

БАШКИРИЯ



НЕ НУЖЕН ИМ БЕРЕГ ТУРЕЦКИЙ

Турецкая компания намерена построить речной порт в башкирском городе Агидель.

ООО «Фавори» (входит в турецкую группу компаний KOZUVA HOLDING) рассматривает возможность строительства речного порта в городе Агидель, а также гостиницы и многоуровневой парковки на территории близ железнодорожного вокзала города Уфы. Об этом стало известно в ходе встречи первого заместителя премьер-министра правительства Республики Башкортостан — министра экономического развития и инвестиционной политики РБ Рустама Муратова с членом совета директоров «Козува групп» Бора Ишинером.

«Турецкая Республика занимает 12-е место во внешнеторговом обороте Республики Башкортостан, взаимный товарооборот составляет 104 млн долл. США. Мы высоко ценим намерения компании «Козува» и готовы оказать всестороннюю поддержку в реализации проектов. В республике созданы 5 территорий опережающего социально-экономического развития, особая экономическая зона промышленно-производственного типа «Алга», индустриальные парки. Также правительством республики рассматривается возможность созда-

ния в городе Агидель ОЭЗ портового типа. Это позволит создать комфортные условия для инвесторов и улучшить социально-экономическую ситуацию города», — рассказал Рустам Муратов.

Создание грузового речного порта на территории Агидели позволит снизить затраты на транспортировку массовых, тяжелых и объемных грузов и обеспечить развитие внутренней российской транспортной инфраструктуры по стратегическому Уральскому меридиану, а также повысить экспортный потенциал внутренних регионов России и перевозку грузов к государствам Европы и Ближнего Востока.

«Республика Башкортостан заинтересована в развитии транспортной инфраструктуры, нацеленной на увеличение экспортного потенциала и создание дополнительных логистических маршрутов в регионе. Порт в городе Агидель может стать толчком развития экспорта республики посредством судоходных путей», — отметила председатель Госкомитета Башкирии по внешнеэкономическим связям и конгрессной деятельности Маргарита Большечева.

ЯКУТИЯ

ЖАТАЙСКАЯ СУДОВЕРФЬ: ЗАДЕРЖАЛИ МОРОЗЫ И КОВИД

Глава Якутии поручил обеспечить проведение работ по строительству Жатайской судовой верфи в соответствии с утвержденным графиком.

Обеспечить проведение всех работ в соответствии с утвержденным графиком строительства, параллельно вести работу по строительству транспортной и социальной инфраструктуры для работников предприятия и подготовке местных кадров. Такие поручения дал региональному правительству глава Якутии Айсен Николаев по итогам совещания о ходе реализации комплексного инвестиционного проекта «Модернизация и развитие российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних водных путей».

Как сообщил директор Жатайской судовой верфи Петр Накул, на

сегодня практически завершена «нулевой цикл», установлены сваи с системой термостабилизации грунтов. Выполняется работа по монтажу металлоконструкций блока корпусных производств, началась кладка стен из бетонных блоков. Закреплены и смонтированы профилированные листы на перекрытия, ведутся работы по сборке противопожарных элементов по классу КМ1. Начались земляные работы по устройству свай под сети теплоснабжения и канализации и под очистные сооружения дождевого стока. Частично выполнен монтаж сетей водоотведения, водоснабжения и отопления, осуществляется прокладка сетей наружного газоснаб-

жения и теплоснабжения. Также проводятся работы по очистке территории для установки насосной.

Глава поручил нагнать имеющееся отставание от графика с определением четкого срока завершения работ. Петр Накул объяснил отставание действовавшими ограничениями для недопущения распространения новой коронавирусной инфекции, экстремально холодной температурой в зимний период, подорожанием стоимости металлоконструкций и нерасторопностью подрядной организации.

Также рассмотрены вопросы кадрового обеспечения Жатайской судовой верфи — в 2025 году на предприятии должны работать

664 работников. Но уже в текущем году с учетом закладки первого головного судна потребность в кадрах составляет 96 человек. Активно ведутся работы по подборке персонала с опытом работы в судостроении. Также планируют готовить молодые кадры в Жатайском техникуме, в Якутском институте водного транспорта и вузах Новосибирска, Калининграда, Владивостока и Санкт-Петербурга. Первые 25 человек уже обучаются в Жатайском техникуме по специальности «сборщик корпусов металлических судов».

Кроме того, рассмотрены вопросы передачи сооружения СЛИП для подъема и спуска судов на воду от ПАО «ЛОПП» Жатайской судовой верфи, поставок высокотехнологичного оборудования, поставки металлоконструкций для строительства блока корпусных

производств и сэндвич-панелей, а также закладки головного самоходного сухогрузного судна СК-4000. На сегодня получена лицензия на использование проектной документации Морского инженерного бюро, определен заказчик первого головного судна — ПАО «ЛОПП».

Напомним, проект реализуется в рамках государственной программы РФ «Развитие судостроения и морской техники для освоения шельфовых месторождений» с финансированием в объеме 5,7 млрд руб., в том числе 4,1 млрд руб. из федерального бюджета. При выходе на проектную мощность Жатайская судовой верфи должна стать ключевым инструментом для решения задачи по обновлению речного флота Ленского бассейна и арктической зоны республики.

ВОДНЫЙ ТУРИЗМ

«Донинтурфлот»: КУРС НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК



Компания «Донинтурфлот», специализирующаяся на круизах для иностранцев, в 2021 году будет возить российских туристов. Такое решение руководство предприятия приняло из-за сложившейся в связи с коронавирусом непростой ситуации.

Первый рейс на теплоходе «Максим Литвинов» стартует из Ростова-на-Дону в Москву 22 апреля. При этом в компании не скрывают, что нынешний год очень важен для «Донинтурфлота»: успех на внутреннем рынке поможет предприятию остаться на плаву.

ТРИ ТЕПЛОХОДА

Всего у «Донинтурфлота» 11 теплоходов, но в этот сезон будут работать пока только три — «Антон Чехов», «Максим Литвинов» и «Иван Бунин». Из-за финансовых трудностей в зимний период на теплоходах решили не проводить никаких работ. Поэтому для круизов взяли те суда, которые находятся в отличном состоянии, не требуют больших денежных вложений и готовы прямо сейчас принять пассажиров.

Так, изначально заявленного «Сергея Дягилева» заменили на «Максима Литвинова». Оказалось, что на теплоходе «Сергей Дягилев» необходим капитальный ремонт двигателей, нужно поменять паласы, а средств на это сейчас нет.

В 2020 году руководство компании законсервировало два проекта реконструкции теплоходов «Принцесса Анабелла» и «Тарас Шевченко». В ходе перестройки рассчитывали сделать суда еще более комфортными. Но в 2021 году эти работы даже не надеются возобновить.

КУРС НА ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

«У нас есть опыт работы на внутреннем рынке, и большой, но последние пять лет мы работали исключительно с иностранными туристами. От российских круизов отказались в свое время, потому что конкуренция

здесь очень сильная, все поделено, и мы не хотели отбирать чей-то кусок хлеба. Но сейчас речь идет о выживании компании, поэтому выбирать уже не приходится», — рассказал заместитель генерального директора АО «Донинтурфлот», руководитель обособленного подразделения в Ростове-на-Дону Геннадий Черкашин.

Выйти на отечественный рынок оказалось не так просто. С АО «Донинтурфлот» хорошо знакомы иностранные турагенты и операторы, а вот в России компанию знают плохо. Сейчас для продвижения и поиска деловых партнеров компания участвует в различных туристических выставках.

Кроме того, «Донинтурфлот» сохраняет свои обязательства перед иностранными партнерами. Зарубежные туроператоры подтвердили готовность продолжать сотрудничество, большинство иностранных туристов просто перенесло путешествие на будущее.

«Как только откроются границы, иностранцы могут в любой момент приехать. А значит, нам нужно будет предоставить теплоходы», — пояснил Геннадий Черкашин.

Сложившая из-за коронавируса ситуация — в прошлом году компания не сделала ни одного рейса! — тем более обидна, что последние несколько лет показатели «Донинтурфлота» уверенно росли, а 2020-й вообще обещал стать рекордным по числу перевезенных пассажиров.

ПАНСИОНАТ НА ВОДЕ

Для российских туристов меняли экскурсионные программы, значительно их расширили. По словам Геннадия Черкашина,

По словам Геннадия Черкашина, в этом году на внутренние круизы компании выставят рекордное количество теплоходов, поэтому сложно сказать, сможет ли «Донинтурфлот» набрать людей на все свои рейсы.

«При этом два теплохода у нас точно будут работать с апреля по октябрь, на третий люди пока набираются хуже. Но тут еще нужно учитывать специфику российского туриста. Многие ведь не любят заранее планировать отпуск, особенно после событий 2020 года. Поэтому мы пока просто ждем. Но пустые теплоходы гонять, конечно, нет смысла, учитывая постоянно дорожающее топливо», — говорит Геннадий Черкашин.

КАПИТАНЫ НА МЕСТАХ

В сложный 2020 год, когда компания не могла платить сотрудникам большие зарплаты, сохранить удалось не все кадры. Некоторые механики, электромеханики и штурманы пошли работать в другие места. Сейчас у компании открыты такие вакансии, как 3-й помощник капитана, 3-й помощник механика, радиоспециалист, матрос.

Зато все 11 капитанов и все старшие механики остались в «Донинтурфлоте». А после новости о том, что три теплохода будут

работать этот сезон с российскими туристами, некоторые из тех, кто уходил, вернулись обратно.

По традиции АО «Донинтурфлот» набирает курсантов на плавательскую практику. Но учебные заведения Ростова-на-Дону — Институт водного транспорта им. Г. Я. Седова и Ростовский-на-Дону колледж водного транспорта — не могут предоставить достаточное количество кадров.

БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ

По словам Геннадия Черкашина, самую большую помощь в 2020 году компании оказали давние партнеры. Например, судоремонтные предприятия предоставили рассрочку за отстой судов. А вот от государства субсидию получить не удалось: на заявку, отправленную в Минтранс и в Минэкономразвития РФ, пришел отрицательный ответ.

«Нас не посчитали ни системообразующим предприятием, ни сильно пострадавшей компанией. Поэтому выживали на свои активы, экономили, как могли. И этот год для нас, конечно, очень важен. Ведь под вопрос уже, по сути, ставится существование компании», — уверен генеральный директор.

Кристина Ткачева.

Фото автора

АО «Донинтурфлот» образовано в 1992 году на базе подразделения Волго-Донского речного пароходства, расположенного в Азово-Донском водном бассейне. В настоящее время является одной из крупнейших российских судоходных компаний, специализирующейся на перевозке пассажиров речными туристическими судами.

Традиционно пассажирские теплоходы компании выполняют перевозки по маршрутам Ростов-на-Дону — Москва, Москва — Санкт-Петербург и другим по рекам Единой глубоководной системы центральной европейской части России.

По итогам навигации 2019 года АО «Донинтурфлот» перевезло 24 968 пассажиров, что на 2% выше соответствующего показателя 2018 года. В 2020 году теплоходы компании из-за ситуации с коронавирусом не сделали ни одного рейса и весь навигационный период провели у причалов.



МАКАРОВКА

ДЛЯ КОЛЛЕДЖА — ВПЕРВЫЕ

В ГУМРФ в онлайн-формате прошли дни открытых дверей.

В ГУМРФ прошли дни открытых дверей в режиме онлайн на ютуб-канале Макаровка, причем для колледжа такой формат был организован впервые. Стоит отметить, что в современных реалиях онлайн-дни открытых дверей действительно являются очень востребованными: их пересматривают, переосмысливают, звонят в приемную комиссию и задают все новые и новые вопросы. За первые сутки после прямой трансляции число просмотров двух последних видео — более 1000. Как правило, в последующие дни эта цифра доходит до двух тысяч. Всего за время проведения дней открытых дверей в онлайн-формате наши видео собрали более 9 тысяч просмотров.

Благодаря отлаженной профессиональной технической поддержке управления информатизации подобный формат встреч стано-

вится уже привычным и позволяет охватить более широкую аудиторию заинтересованных абитуриентов и их родителей. Презентационные фильмы, снятые студентской телестудией «Макаров Today», ярко и живо представили зрителям колледж, все институты и различные учебные городки, учебно-лабораторную базу и тренажерные центры. В своих интервью руководство вуза, директора колледжа и институтов не только рассказали об основных направлениях подготовки, предлагаемых ГУМРФ, но и уделили внимание перспективам дальнейшего профессионального роста в отрасли, значимости отраслевого транспортного образования в наше время.

С экрана ютуб-канала вуза зрителей традиционно приветствовали ректор университета Сергей Барыш-

ников, проректор по образовательной деятельности Сергей Соколов, проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова, директора институтов вуза Владимир Соколов, Юрий Ежов, Александр Кириченко, директор колледжа ГУМРФ Альберт Сбитнев, заместитель директора колледжа по учебно-воспитательной работе Светлана Бедова, заместитель директора колледжа по учебно-производственной работе Андрей Гавзов.

Об особенностях поступления и обучения в ГУМРФ рассказали ответственный секретарь приемной комиссии колледжа Евгения Ежова и заведующие отделениями колледжа, директор центра довузовского образования университета Елена Кремлева и студенты старших курсов, начальник медицинской службы Эдуард

Безкишкий и начальник военного учебного центра Алексей Алексеев. После знакомства с колледжем и университетом абитуриенты и их родители в прямом эфире смогли получить ответы на свои вопросы, которые выслали на электронную почту или в чат трансляции. Как всегда, было много вопросов по правилам приема, медкомиссии плавсостава, условиям предоставления общежития, возможности заниматься спортом и другой внеучебной деятельностью, по практике и дальнейшему трудоустройству.

В финале воскресной встречи были объявлены победители розыгрыша, организованного в соцсетях за несколько недель до эфира. Ими стали Анастасия Зорина и Павел Мацуев. Победители получают призы с символикой университета.

Выпуски дней открытых дверей с выступлениями и презентациями остаются доступными в записи на ютуб-канале ГУМРФ. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова заинтересован в том, чтобы поддерживать мотивацию абитуриентов, расширять их знания об интересных профессиях, о возможностях дальнейшего карьерного роста. Поэтому такая форма встреч, как день открытых дверей, была и остается эффективной традиционной площадкой, позволяющей комплексно подойти к вопросу правильного выбора учебного заведения и своего будущего.

Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ



ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ

СО СТИПЕНДИЕЙ «СОВКОМФЛОТА»

«Совкомфлот» провел торжественный сбор курсантов «Морской академии» ГУМРФ — участников пилотного проекта.

В штаб-квартире Группы компаний «Совкомфлот» состоялся торжественный сбор курсантов Института «Морская академия» ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Об этом говорится в сообщении пресс-службы вуза. Навстречу были приглашены

первокурсники, прошедшие отбор в стипендиаты «Совкомфлота».

В этом году Группа СКФ начала пилотный проект по осуществлению индивидуальной плавательской практики для курсантов первого курса и включению их в стипендиаты компании.

Об условиях работы на судах «Совкомфлота» и перспективах развития компании курсантам рассказал заместитель генерального директора по административным вопросам «СКФ Арктика» Александр Носко. Отдельное внимание он уделил подготовке

курсантов для работы на высокотехнологичных судах СКФ.

Руководитель административно-хозяйственной группы «СКФ Арктика» Василий Окунев рассказал курсантам о пилотном проекте Группы «Совкомфлот», в котором они принимают участие, а также провел экскурсию по зданию штаб-квартиры и музею компании.

Проректор по работе с филиалами и международной деятельности ГУМРФ Елена Смягликова отметила важность стратегического партнерства «Совкомфлота» и университета, а также выразила благодарность за многолетнее и плодотворное сотрудничество.

У курсантов была возможность задать вопросы о будущей работе в компании, типах судов и реализуемых проектах.

Встреча закончилась торжественным подписанием договоров между курсантами стипендиальной группы, Группой компаний «Совкомфлот» и ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, а также вручением курсантам сувенирной продукции с символикой компании.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

INFUTURE

ИССЛЕДОВАТЬ ПОТЕНЦИАЛ ВВП

Проект INFUTURE, несмотря на пандемию, выходит на финишную прямую.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова продолжает прикладные исследования по проекту «Будущий потенциал внутренних водных путей», в котором принимают участие представители отраслевых компаний, организаций и университетов Финляндии и России.

В ходе проекта проводятся научно-прикладные исследования по всем аспектам, затрагивающим судоходство в приграничном сообщении между Россией и Финляндией с акцентом на Сайменский канал, Финский залив и бассейн Волго-Балта. На совещаниях, «круглых столах» и конференциях по проекту, проводимых в России и в Финляндии, в частности, освещались вопросы, связанные с потенциальными и существующими грузовыми перевозками на Сайме и российских внутренних водных путях, возможностями переключения части наземных грузопотоков на воду в приграничных районах, безопасностью судоходства, навигационной и портовой инфраструктурой, возможностями продления навигации в зимний период, разработкой нового курса по плаванию на российских внутренних водных путях для иностранных судоводителей, проектированием новых судов для Сайменского канала, допуском иностранных судов на внутренние водные пути России и информационным продвижением проекта в целом.

В ноябре 2020 г. благодаря совместной работе университета и ФБУ «Администрация «Волго-Балт» состоялась установка буев компании Arctic SeaHow Meritaito Ltd. на акватории Волго-Балта. Зимой 2020–2021 гг. проводились испытания данных буев в ледовых условиях.

Один из предварительных проектов перспективных сухогрузов «река-море» плавания, разработанных ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и ООО «Морское инженерное бюро», был выполнен в виде макета-модели длиной 5,5 м. Мореходные испытания данной модели в свободной воде осуществляются в лаборатории мореходных качеств судов ГУМРФ. Однако в планах участников проекта — получить данные относительно поведения модели при эксплуатации судна в битом льду. Для этого модель корпуса судна готовится к отправке в Университет Аальто (Эспоо, Финляндия), где будут проводиться ее испытания в ледовом бассейне компании «Аккер Арктик Технолоджис».

ВЫСТАВКА

СОКРОВИЩА СОЛОМБАЛЬСКОЙ СУДОВЕРФИ

20 марта в столице Поморья Архангельске на производственной площадке Товарищества поморского судостроения открылась выставка-презентация «Сокровища архива Соломбальской судовой верфи», основанной в 1911 году под названием «Поморский эллинг».

На верфи строили традиционные поморские суда: зверобойные шхуны, рыболовные боты, елы, карбасы, шлюпки, катера, доры.

В 2009 году со стапелей Соломбальской судовой верфи по заказу и финансовой поддержке норвежского бизнесмена Коатеса Сигурда наводубыла спущена построенная точная копия королевской английской яхты «Британия». Длина яхты 37 метров, ширина — 7, осадка — 4 м 80 см, площадь парусов — более 1000 кв. метров.

История оригинала этого гоночного парусника началась в 1893 году. Он был построен для сына королевы Виктории, Эдуарда, принца Уэльского, наследника английского престола. Яхта была одной из самых быстрых в то время. Последним владельцем белопарусной красавицы являлся король Георг V. После его смерти в 1936 году «Британию» затопили — такова была предсмертная монаршая воля. Так закончилась история яхты, прототип которой воссоздали северные мастера на Соломбальской судовой верфи.

Архив, содержащий несколько тысяч инженерных проектов, чертежей, калек, фотографий образцов деревянного судостроения, которые строились на верфи с момента ее основания, хранился на территории самого предприятия, которое официально пере-

стало существовать в 2018 году. Собственник основных фондов Соломбальской судовой верфи Сергей Николаев долгое время являлся хранителем этого уникального архива и поддерживает идею создания цифровых копий и публикации документов в открытом доступе.

«По многим чертежам даже сегодня можно собирать суда. Мы решили, что их нужно передать университету для организации научной работы и для сохранения поморской культуры», — отметил во время открытия выставки Сергей Николаев.

Чтобы ускорить процессы по сохранению уникальных данных, АНО «Товарищество поморского судостроения» подписало соглашение с САФУ имени М. В. Ломоносова о сотрудничестве в рамках НОЦ мирового уровня «Российская Арктика» и создании специализированной цифровой лаборатории для изучения и сканирования архива. После оцифровки документов, которая, по предварительной оценке, займет не менее двух лет, данные будут размещены в открытом доступе на сайте «Заветный флот». В дальнейшем опыт оцифровки чертежей может быть востребован и кафедрой ЮНЕСКО САФУ, занимающейся вопросами изучения и сохранения памятников деревянной архитектуры Севера.

«Наша миссия заключается в сохранении и развитии морской культуры Поморья», — говорит руководитель проекта «Поморская шхуна» некоммерческой организации Товарищества поморского судостроения Евгений Шкаруба. — Данные архива мы уже используем, планируя построить несколько небольших судов по чертежам, которые нашли. Над проектом работают волонтеры и студенты САФУ. При поддержке администрации Архангельской области начато строительство поморской шхуны. Это будет судно 20 метров длиной, с гафельным вооружением, классическим деревянным корпусом, комфортное внутри и неприхотливое снаружи, оборудованное современной моторной установкой и средствами навигации. Экспедиционное судно, о котором мы давно мечтали! На этом судне сможем побывать в Арктике, Антарктике и в любых уголках Мирового океана без ограничений зоны плавания. Благодаря президентскому гранту рассчитываем уже к июню построить три деревянных парусно-весельных карбаса специально для парусно-гребной регаты на карбасах».

Регата 2021 станет одним из главных событий международного проекта «Матица: сохранение и развитие северного деревянного судостроения», по-



бедившего в грантовом конкурсе «Музей 4,0» программы «Музей без границ» Благотворительного фонда Владимира Потанина. По задумке организаторов, регата на традиционных поморских карбасах, участники которой

стартуют от Красной пристани и пройдут до Соломбалы и обратно, станет настоящим украшением летней жизни Архангельска.

Альберт Свинтицки.
Фото автора