

# 

**15** СЕНТЯБРЯ 2021 года №9 (13027)

Выходит один раз в месяц

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

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА



#### С МАКСИМАЛЬНЫМ ЛЕДОВЫМ КЛАССОМ



О БАЛАНСЕ ИНТЕРЕСОВ И БЕЗРИСКОВОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ

CTP. 6

#### НОВЫЙ ФЛОТ ДЛЯ СМП

Вопросы круглогодичной навигации по Севморпути будут решаться с использованием 15 новых газовозов, строящихся на СК «Звезда»

ля решения задачи круглогодичной навигации по Северному морскому пути требуется новый, более эффективный флот. Как передал корреспондент «Водного транспорта», такое мнение в беседе с журналистами в ходе Восточного экономического форума высказал генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Мы выполнили программу сверхранних и сверхпоздних рейсов в 2020–2021 годах, используя танкер-газовоз «Кристоф де Маржери», и определили для себя реальные возможности и ограничения на этом маршруте в мае, январе и феврале. В настоящее время нам достаточно эмпирической базы для того, чтобы оценить эффективность этой транспортировки», — сказал глава «Совкомфлота».

Он добавил, что вопросы круглогодичной навигации по Севморпути будут решаться с использованием 15 новых, более эффективных газовозов, строительство которых сейчас ведется на СК «Звезда».

«Новая серия судов,— пояснил Игорь Тонковидов,— спроектирована с расчетом на более самостоятельную работу. Рассчитываем, что судостроители будут держать хороший темп и справятся с поставкой судов по графику».



Фото: Ирина Панфилова

# КОВИД, ВАКЦИНАЦИЯ КЕШБЭКОМ И ТРАДИЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

В 2021 году иностранные туристы по-прежнему не приехали на наши теплоходы, внутренний рынок не покрывает возникшие излишки провозной способности круизного флота. Тем не менее на круизном сегменте российского туристического рынка позитивно сказалась пролонгация туристического кешбэка в 2021 году.

о имеющейся информации, судоходные компании реализовали от 20 до 40 процентов путевок с 20-процентным возвратом их стоимости. Это, конечно, позволило отдохнуть в круизах гораздо большему количеству россиян и несколько поправило финансовое состояние круизных компаний, надломленное ковидными ограничениями 2020 года.

Помимо ковидных ограничений, которые, надеемся, являются временными, круизное судоходство по-прежнему сталкивается и с «традиционными» трудностями. В первую очередь – это инфраструктурные ограничения: в 2021 году из-за недостаточности водных ресурсов опять снижена проходная осадка судов через Городец (Нижегородская область), большая вода приходит лишь раз в трое суток. Пришлось, конечно, менять

маршруты и расписания движения круизных судов. Судоходные компании сделали все возможное, чтобы минимизировать урон для круизных программ.

К сожалению, большое количество белоснежных красавцев и в навигацию 2021 года стоят «на приколе». Судоходные компании скрепя сердце вынуждены были расстаться с частью береговых работников. Часть членов экипажей также вынуждены были искать работу «на стороне», что в будущем, при восстановлении въездного турпотока, может привести к проблеме нехватки квалифицированных кадров для российской круизной отрасли.

Тем не менее круизная навигация-2021, безусловно, проходит гораздо успешнее навигации-2020, и скоро, по ее завершении, можно будет подвести итоги и сделать анализ.

В Стратегии развития туризма в Российской Федерации до 2035 года, утвержденной Правительством Российской Федерации в 2019 году, отмечается, что для развития ряда видов туризма, в том числе круизного, требуется формирование специальных мер государственной поддержки, снятия административных и социально-экономических ограничений.

В 2021 году во исполнение Стратегии Ростуризм начал разработку Концепции развития круизного туризма. Для решения задачи удвоения этого рынка к 2035 году особое внимание планируется уделить созданию условий для синхронизации интенсивного обновления флота и инфраструктуры внутренних водных путей и туристской инфраструктуры.

Судоходные компании полагают, что при помощи государства и при широком продвижения

качественного и конкурентоспособного российского круизного продукта на внутреннем и международном туристских рынках круизное судоходство не только сможет достигнуть доковидного уровня, но и успешно развиваться. Анна Исаева



Фото автора





совкомфлот

#### РАСТИТЬ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ

Ввод в эксплуатацию нового поколения арктических газовозов требует серьезного повышения подготовки морского персонала.

ПАО «Совкомфлот» планомерно выстраивает работу по подготовке кадров в рамках стратегических партнерств с тремя ведущими морскими вузами в Санкт-Петербурге, Владивостоке и Новороссийске. Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом в беседе с журналистами во Владивостоке сообщил генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«За последние 15 лет наша компания создала одну из лучших в мире систем подготовки и переподготовки собственных морских кадров. В настоящее время мы стараемся внедрять ключевые элементы этой системы в учебные программы ведущих морских учебных заведений страны»,—сказал глава «Совкомфлота». За последние три года «Совкомфлот» вложил в это порядка 230 млн руб.

Ранее, 2 сентября 2021 года, состоялось подписание трехстороннего соглашения о сотрудничестве в области обучения специалистов для дальнейшей работы в составе экипажей арктических газовозов, предназначенных для проекта «Арктик СПГ 2». Соглашение было подписано между ПАО «Совкомфлот», ПАО «НОВАТЭК» и МГУ им. адм. Г. И. Невельского в рамках VI Восточного экономического форума.

«Совкомфлот» системно разрабатывает и внедряет для крупных нефтегазовых проектов эффективные решения в области транспортировки углеводородов в российской Арктике. «Совместно с «НОВАТЭКом», «Росатомом» и Минтрансом мы разрабатываем программу транспортировки сжиженного природного газа из устья Оби в восточном направлении на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона. В этой программе «Совкомфлотом» будет задействовано 18 танкеров-газовозов арктического класса», — рассказал гендиректор «Совкомфлота». Ввод в эксплуатацию новых

газовозов требует серьезного повышения уровня подготовки морского персонала. «Морская техника и судовые системы становятся кратно сложнее, — объяснил Игорь Тонковидов. — Давайте прибавим к этому сложные условия круглогодичной навигации в восточном секторе российской Арктики — а это задача, которую придется решать впервые в истории. С учетом этих двух факторов существенно возрастают требования к квалификации и ключевым компетенциям членов экипажей». Он подчеркнул, что развитие человеческого капитала является важнейшим приоритетом «Совкомфлота».

#### УКРЕПЛЯТЬ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЕ ЛИДЕРСТВО

СКФ и «Газпром нефть» заключили соглашение в области внедрения зеленых технологий и цифровизации.

Врамках VI Восточного экономического форума во Владивостоке ПАО «Совкомфлот» и ПАО «Газпром нефть» заключили соглашение о взаимопонимании и сотрудничестве в области развития инновационных технологий и использования на морском транспорте судовых топлив с низким углеродным следом.

Соглашение определяет перспективные направления сотрудничества двух российских компаний, в числе которых снижение выбросов в атмосферу при морской транспортировке энергоносителей, дальнейшее повышение эффективности и безопасности морских перевозок углеводородов за счет внедрения инновационных технических решений и цифровых технологий, изучение перспектив строительства передовых судов на альтернативных видах судового топлива и совместной разработки необходимых для этого инженерных решений.

«По уровню технической оснащенности и энергоэффективности судов флот СКФ стабильно входит в число ведущих на мировом рынке морской транспортировки энергоносителей, — отметил Игорь Тонковидов. — «Совкомфлот» уделяет первостепенное внимание укреплению своего технологического лидерства, которое является одним из важнейших конкурентных преимуществ компании. При этом мы исходим из того, что ключевым фактором успешного развития и мирового судоходства, и мировой энергетики является глобальная энергетическая трансформация, которая связана с переходом на виды топлива с низким углеродным следом. Мы приветствуем возможность расширить наше сотрудничество с компанией «Газпром нефть», давним партнером и одним из крупнейших фрахтователей судов СКФ».

ГОСПОДДЕРЖКА

## ВЕРНУТЬ ЗАКАЗЫ НА РОДИНУ

Отмена НДС на судоремонт в Приморье вернет в край основной объем заказов, размещаемых сейчас в Корее и Японии.

редложение по отмене НДС было озвучено главой Минпромторга РФ Денисом Мантуровым на совещании по вопросам социально-экономического развития Дальневосточного федерального округа, которое провел президент России Владимир Путин.

Денис Мантуров объяснил, что сейчас основной объем ремонта рыболовецких судов приходится на Корею и Японию.

«Рыболовецкие компании отправляют свой флот для ремонта туда, но это можно делать в России на дальневосточных верфях. Я думаю, что это разумно. Более того, это не уменьшение налоговой базы, потому что сегодня данных объемов налогов не поступает, уходят за рубеж все эти заказы. Поэтому если вы поддержите, то мы продолжим и дальше работу с Минфином и надеемся, что найдем поддержку», — обозначил он.

Владимир Путин поручил Правительству РФ изучить это предложение.

«Антон Германович, попрошу вас тоже вместе с коллегами пообсуждать вопрос, связанный со снятием НДС в сфере судоремонта... Естественно бы хотелось, чтобы этот объем заказов, который сейчас размещается за границей, был размещен на наших верфях на территории Российской Федерации. Безусловно, это направление деятельности на Дальнем Востоке (судостроение, судоремонт) нужно поддерживать», — заявил президент, обращаясь к главе Минфина Антону Силуанову.

Как отметил министр промышленности и торговли Приморского края Сергей Калитин, судостроительные и судоремонтные предприятия региона способны поддерживать все этапы жизненного цикла морских судов: разработку дизайн-проекта и рабочей конструкторской документации, сер-

висное обслуживание, текущий, средний и капитальный ремонты, переоборудование, модернизацию, а также строительство как рыбопромысловых, так и транспортных судов.

«Правительством России в рамках реализации Стратегии развития судостроения принимаются меры, которые переориентируют спрос заказчиков на суда и морскую технику с зарубежных рынков на внутренний. Предполагается ввести ряд налоговых послаблений, а также увеличить финансирование программы лизинга морских и речных гражданских судов до 2030 года. Возможная отмена НДС на судоремонт для рыболовных судов на Дальнем Востоке, безусловно, повысит конкурентоспособность приморских верфей и поможет увеличить количество заказов от российских рыбодобывающих предприятий», — отметил региональный министр.

# УДЕРЖАТЬ НА ПЛАВУ

Несовершенство законодательства в сфере ремонта и обслуживания иностранных судов приводит к потере конкурентоспособности.

ЗАО «Канонерский судоремонтный завод» (Санкт-Петербург) ориентировано на оказание услуг по судоремонту и модернизации судов, поэтому доля судоремонтных контрактов в общем объеме составляет ориентировочно 80% за последний год. Оставшаяся доля контрактов приходится в основном на аренду, услуги по сервисному обслуживанию и ремонту различного оборудования, сообщили корреспонденту «Водного транспорта» в отделе маркетинга предприятия.

Ремонт и модернизация судов являются основным видом деятельности предприятия, поэтому предусмотрено развитие этого направления.

Представитель Канонерского судоремонтного завода обозначил наиболее острые проблемы в судоремонте: «Несовершенство налогового и таможенного законодательства в сфере ремонта и обслуживания иностранных судов, приводящее к потере конкурентоспособности предприятий отрасли по сравнению с аналогичными предприятиями смежных государств, вызывает уменьшение числа заказов и их отток на иностранные заводы».

На предприятии уверены, что нужны изменения в соответствующих статьях Налогового кодекса и таможенного законодательства, касающихся услуг по ремонту, поставкам оборудования и запасных частей для судов. В частности, для решения проблемы необходимо совместно с Федеральной таможенной службой рассмотреть возможность упрощения процедуры и ускорения таможенного оформления запасных частей, материа-

лов и оборудования, следующих через границу для ремонта всех типов судов, ремонтируемых на российских предприятиях, по режимам, предусматривающим освобождение от уплаты таможенных пошлин и налога на добавленную стоимость. Так, для судов под иностранным флагом, ремонтируемых в процедуре переработки на таможенной территории, необходимо пересмотреть таможенные требования к оформлению и идентификации в продуктах переработки, используемых при ремонте материалов, запасных частей и оборудования, как прибывающих на судне, так и ввозимых из-за рубежа в процессе ремонта.

Специалисты ЗАО «Канонерский судоремонтный завод» отмечают, что это будет соответствовать мировой практике, так как эти товары по окончании ремонта покидают пределы таможенного союза ЕАЭС, став неотъемлемой частью судна.

Для внесения изменений в таможенное законодательство нужна

научная проработка проблемы на федеральном уровне. Кроме того, представители завода считают целесообразным ввести ограничения на осуществление ремонта судов, принадлежащих российским государственным компаниям, на зарубежных верфях, а также рассмотреть возможность включения плавдоков судоремонтных предприятий в перечень транспортных средств, не облагаемых транспортным налогом.

«В качестве мер государственной поддержки судоремонтных предприятий необходимо рассмотреть вопрос об изменении Налогового кодекса в плане обнуления НДС на судоремонтные работы, выполняемые российскими организациями вне зависимости от их месторасположения. Эта проблема рассматривалась на заседании Морской коллегии при Правительстве РФ 18 мая 2021 года и совещаниях в Департаменте судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России», — добавили в компании.



Фото «Водного транспорта»

ВВП И ЕГС

# УВЕЛИЧИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ

Показателям эффективного судоходства не соответствуют 16,5 тыс. км ВВП России.

о состоянию на 2021 год общая протяженность внутренних водных путей Российской Федерации, не удовлетворяющих эффективной работе транспортного флота, составляет 16 586 км. На этих участках, по данным Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота, отмечены недостаточность гарантированной глубины (ширины, радиуса закругления) и категории средств навигационного оборудования.

Для достижения цели увеличения пропускной способности внутренних водных путей при их содержании в период 2021-2030 гг. Росморречфлотом предусматриваются мероприятия по улучшению качественных показателей путей. В частности, за счет дноуглубления, русловыправительных работ, повышения категорий средств навигационного оборудования и увеличения гарантированных габаритов судовых ходов, а также повышения категорий средств навигационного оборудования будет снята значительная часть поставленной задачи.

Для увеличения пропускной способности внутренних водных путей при их содержании в период 2021–2030 гг. Росморречфлотом предусматриваются мероприятия по улучшению качественных показателей на 215 участках с общей протяженностью 15 473 км (в период 2021–2024 гг. на 182 участках общей протяженностью 8417 км). В том числе:

— на 142 участках с общей протяженностью 5421,6 км планируется повышение категорий средств навигационного оборудования;

— на 41 участке с общей протяженностью 5943,6 км запланировано увеличение гарантированных габаритов судовых ходов за счет дноуглубления;

— повышение категорий средств навигационного оборудования и увеличение гарантированных габаритов судовых ходов предусмотрено на 28 участках с общей протяженностью 2726,9 км;

— на 4 участках с общей протяженностью 1381 км планируется увеличение гарантированных габаритов судовых ходов за счет русловыправительных работ.

В навигацию 2021 года в числе основных работ по навигационногидрографическому обеспечению условий плавания судов и содержанию внутренних водных путей проведено:

- расстановка, содержание и обслуживание средств навигационного оборудования — на 53706.1 км:
  - траление 3535,7 кв. км;
- изыскательские работы 16051 кв. км;
- дноуглубительные работы 21,8 млн куб. м;
- русловыправительные работы 204,8 тыс. куб. м;
- дноочистительные работы —
  26,83 тыс. т.

За счет строительства Багаевского гидроузла и реконструкции

Городецких шлюзов №№ 15–16 со строительством дополнительной камеры шлюза и созданием судоходного канала на 599,3 км к 2024 году устраняются «узкие места» на Единой глубоководной системе европейской части России.

Работа по улучшению технического состояния ВВП приносит уже сегодня положительные результаты. В 2021 году к уровню 2020 года протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов увеличена на 187,2 км, со средствами навигационной обстановки — на 189,2 км.

Общая протяженность ВВП федерального значения составляет в 2021 году 101 592 км, регионального значения — 64 км.

Внутренние водные пути обеспечивают транспортные экономические связи более 60 субъектов Российской Федерации и пространственное развитие территорий, а также позволяют осуществлять экспортно-импортные логистические схемы через 21 морской порт страны. При этом 78% водных путей являются безальтернативными для доставки грузов и пассажиров, обеспечивая «северный завоз», в том числе 13 тыс. км входят в Арктическую зону.

В европейской части страны основные внутренние водные пути входят в состав Единой глубоководной системы протяженностью 6,5 тыс. км.



#### ЗАМКНУТЫЙ КРУГ: ЛИМИТИРУЩИЕ УЧАСТКИ — ФЛОТ



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

## Инфраструктурные ограничения на ВВП делают сомнительной рентабельность строительства речного флота.

о внутренним водным путям флот АО «Судоходная компания «Волжское » пароходство» ежегодно перевозит около 7 млн тонн различных грузов. Объем меняется в зависимости от потребностей рынка. Для навигации 2021 года характерно снижение объемов перевозки серы, удобрений и нефтепродуктов. Наблюдается значительный рост объема строительных грузов, в частности из-за строительства высокоскоростной магистрали М-12 Москва — Казань. Остальные грузы сохраняют свои объемы на уровне прошлых лет.

Номенклатура грузов, перевозимых судами Волжского пароходства, остается в 2021 году стабильной: зерно, сера, металл, щебень, гравий, промсырье, соль, круглый лес, проектные грузы и нефтепродукты. У грузов, доставляемых по внутренним водным путям (ВВП) России, есть потенциал роста, считают в судоходной компании. «Однако действующие инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях, лимитирующие участки, сезонные ограничения снижают провозную способность внутреннего водного транспорта. Пока проблемные участки не будут ликвидированы, существенного роста объемов перевозок в отрасли речного водного транспорта, ожидать не стоит»,— отмечает генеральный директор Волжского пароходства Юрий Гильц.

Основная проблема на ВВП — это лимитирующие участки на единой глубоководной системе (ЕГС): Городецкий гидроузел, Нижний Дон, Чайковский гидроузел. Изза этого возникают ограничения по судоходным глубинам и, как следствие, происходит снижение объемов перевозок, поясняют в компании.

«Остро стоит проблема обновления речного флота. Средний возраст судов на рынке составляет 45 лет. Рентабельность строительства нового речного флота под вопросом, пока есть инфраструктурные проблемы. Круглогодичные скидки, которые речные перевозчики не могут дать по определению из-за сезонного характера работы, приводят к перетоку части грузопотока на наземные виды транспорта, что вносит дисбаланс в функционирование транспортной системы страны», констатировал Юрий Гильц.



#### ПОТОМУ ЧТО БЕЗ ВОДЫ...

Приток воды к Волжско-Камскому каскаду прогнозируется близким к 20-летнему минимуму.

В третьем квартале 2021 года суммарный приток к водохранилищам Волжско-Камского каскада ожидается в пределах 26,7–34,7 км<sup>3</sup>. Нижняя граница, по оценкам Росводресурсов, близка к минимальным значениям за последние 20 лет.

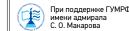
В августе в водохранилища поступило 8,4 км³ воды, это 72% от нормы. В сентябре приток ожидается в пределах 6,6–10,6 км³—75% от нормы. Для сравнения: в прошлом году приток в это же время составил 14,7 км³. В августе режимы работы гидроузлов на Нижней Волге приходилось оперативно корректировать. Из-за аномально высоких температур и возросшего энергопотребления на юге России сбросы через Волгоградский гидроузел увеличили,

чтобы поддержать благоприятную санитарно-экологическую обстановку и не допустить отключения потребителей. По этой же причине повышали попуски через Жигулевский гидроузел. На Нижегородском гидроузле в отдельные дни увеличивали сбросы, чтобы обеспечить проход судов с повышенной осадкой.

«Жаркое и засушливое лето привело к снижению водных запасов на Волге и Каме. Теплый фон снижается постепенно, обильных дождей, которые могли бы улучшить ситуацию, не ожидается. Навигация испытывает затруднения, есть вопросы у представителей рыболовства и энергетики», — отметил замруководителя Росводресурсов Вадим Никаноров.



Фото предоставлено пресс-службой ХМОУВПи





**АТОМОХОДЬ** 

## ЦЕПИ ДЛЯ «УРАЛА»



Фото с сайта Балтийского завода

На борт атомохода проекта 22220 «Урал» погрузили якорно-швартовное оборудование.

а Балтийском заводе на борт атомного ледокола проекта 22220 «Урал» произведена погрузка якорношвартовного устройства и якорных цепей. Масса одной цепи каждого из бортов составляет 90 тонн. Для проведения работ предварительно была выполнена погрузка и якорно-швартовных лебедок ссопутствующим монтажом их систем питания и управления.

Кроме того, на ледоколе «Урал» идут работы по зашивке помещений камбузного блока и помещения центрального поста управления.

Универсальный атомный ледокол «Урал» — третье судно проекта 22220, строящееся на Балтийском заводе. Атомоход заложен 25 июля 2016 года, спущен на воду 25 мая 2019 года. Передача судна заказчику запланирована на вторую половину 2022 года.

Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Ледоколы данного проекта оснащены двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этих судов. Технический проект атомохода был разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек.

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

#### **ХЛЕБ** — ВСЕМУ ГОЛОВА

На атомоходе «Сибирь» состоялся запуск камбуза с судовой пекарней.

аборту первого серийного атомного ледокола проекта 22220 «Сибирь» состоялась проверка работоспособности кухонного оборудования и запуск камбуза с судовой пекарней. В помещении пищеблока специалистами Балтийского завода выполнены работы по монтажу и испытанию общесудовых систем и системы противопожарной безопасности, осуществлена укладка напольного и декоративного покрытий, произведено техническое оснащение камбуза.

Как рассказали на Балтзаводе, по традиции, первыми блюдами, приготовленными на камбузе нового судна, стали хлеб и котлеты.

Универсальный атомный ледокол «Сибирь» — первое серийное судно проекта 22220 (второе в линейке проекта), строящееся на Балтийском заводе.

В настоящее время сдаточная команда и экипаж будущего ледокола выполняют программу швартовных испытаний. До конца текущего года судно должно выйти на заводские ходовые испытания.



Фото с сайта Балтийского завод

ГА30B03

# С МАКСИМАЛЬНЫМ ЛЕДОВЫМ КЛАССОМ

СК «Звезда» заложил киль нового газовоза для проекта «Арктик СПГ 2».

а судостроительном комплексе «Звезда» (Большой Камень, Приморский край) заложен киль нового ледокольного газовоза, заказанного при участии группы «Совкомфлот» для обслуживания проекта «Арктик СПГ 2». Это первое судно из числа 14 газовозов, заказчиком которых выступает ООО «СМАРТ СПГ», совместное предприятие ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НО-ВАТЭК».

Всего СК «Звезда» ведет строительство 15 таких судов. Владельцем пилотного газовоза является непосредственно группа «Совкомфлот», остальных судов серии — «СМАРТ СПГ».

Поставка судна запланирована на 2023 год. Закладка киля произведена в предусмотренные контрактом сроки.

Суда новой серии предназначены для круглогодичной транспортировки сжиженного природного газа в условиях Северного морского пути. Им присвоен максимально высокий ледовый класс Arc7. Отличительной особенностью серии станет более высокая, по сравнению с первым

Как сообщалось ранее, киль пилотного газовоза для обслуживания проекта «Арктик СПГ 2»был заложен 15 июня 2021 года.

Добавим, в настоящее время портфель судостроительных заказов группы «Совкомфлот» на СК «Звезда» включает 20 крупно-

Длина газовозов новой серии — 300 м, ширина — 48,8 м, грузовместимость — 172,6 тыс куб. м. Пропульсивная система включает три винторулевые колонки суммарной мощностью 45 МВт.

поколением таких судов (серия «Кристоф де Маржери»), ледопроходимость и маневренность. Ввод новых газовозов в эксплуатацию позволит ускорить реализацию национальных планов по увеличению грузопотока в акватории Севморпути и обеспечению круглогодичной навигации в его восточном секторе.

тоннажных танкеров суммарным дедвейтом 1,86 млн тонн и общей стоимостью 410 млрд руб. В их число входят 15 газовозов, а также пять танкеров различных типоразмеров для перевозки нефти и нефтепродуктов, специально спроектированные для использования в качестве основного топлива СПГ.



Фото предоставлено пресс-службой СКФ

ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ

## НА КОМАНДОРСКИЕ ОСТРОВА И ПО ПОРТАМ КАМЧАТКИ

Спущено на воду головное грузопассажирское судно проекта PV24 «Анатолий Чернеев».

Половное грузопассажирское судно проекта PV24 (NE-020.2) для работы между портами и портопунктами Камчатки, а также на Командорские острова спущено на воду на Окской судоверфи. Разработчиком проектной документации судна в постройке является Морское Инженерное Бюро. Заказчик — ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта».

Судно предназначено для перевозки 36 пассажиров, генеральных грузов, контейнеров (в том числе рефрижераторных) между портами и портопунктами Камчатки, а также на Командорские острова, и оборудовано грузовым краном с возможностью выполнять грузовые операции на необорудованном берегу.

Новый концепт проекта PV24 имеет улучшенные маневренные качества по сравнению с существующими судами за счет подруливающего устройства и двухвинтов. Объемдвухтрюмов—1405 куб. м (против 208–215 куб. м. на существующих судах). Судно имеет возможность перевозки 27 контейнеров (18 в трюмах и 9 на палубе). Резервирование движения обеспечено за счет двухвальной двухдвигательной установки.

Пассажиры размещаются в блок-каюте класса люкс с индивидуальным санузлом и ванной; 3 каютах класса полулюкс с индивидуальным санузлом и душем; 15 двухместных каютах с индивидуальным санузлом и душем; каюте матери и ребенка синдивидуальнымсанузломидушем. Общее количество стационарных спальных мест для пассажиров — 36.

При осадке 3,70 м дедвейт судна около 1357 тонн. Груз размещается в двух трюмах объемом 1405 куб. метров и на палубе.

Класс Российского Морского Регистра Судоходства КМ Ice2(hull; power) AUT3 BWM(T) CONT(deck, cargo hold No.2) DG(pack) Passenger ship

Головное судно проекта PV24 «Анатолий Чернеев» (строительный номер 7001) было заложено 18 декабря 2019 года.

#### Основные характеристики судна

Длина наибольшая — 75,36 м. Длина расчетная — 70,84 м. Ширина расчетная — 13,98 м. Высота борта — 5,50 м. Пасссажировместимость — 36 человек.

# В ЧЕСТЬ КРАБОЛОВА МУЗЫКА ИГРАЛА...

Во Владивостоке в бухте Улисс на территории «Восточной верфи» состоялся спуск на воду краболова «Аян», участником которого стал корреспондент «Водного транспорта» Евгений Панкратьев.

началом выпуска этих судов специалисты связывают надежды на прорыв в судостроительной отрасли Дальнего Востока. 63-метровое судно, второе в серии 03141, было спроектировано и реализовано при участии японских производителей.

Торжественная церемония была организована на причале, расположенном в непосредственной близости от эллинга, где велось строительство. «Герой» торжества весом 467 тонн, удерживаемый 13 кильблоками, возвышался над причалом в плавучем доке.

Особенность спуска судов на верфи состоит в использовании плавучего дока, который швартуют к причалу, расположенному примерно в 100 м прямо напротив эллинга, где выполняется постройка. Перед спуском судно по рельсам закатывают в док и фиксируют при помощи кильблоков. Именно такую картину увидела собравшаяся еще за час до начала церемонии публика — работники завода, их семьи, гости, журналисты. Многие с удовольствием делали фотографии на фоне нового судна.

После приветственных слов исполнительного директора завода Василия Молодцова, руководителя компании-проектанта СК «Викинг» Андрея Басаргина и министра краевой промышленности Сергея Калитина звучит команда: «К спуску на воду второго краболова сименем «Аян» приступить!»

На борт дока поднялась крестная мать судна — сотрудник компании-заказчика судна ООО «Дальневосточное побережье» Елена Ярошенко. Несколько мгновений, и о борт «Аяна», оставляя пенный след, разбивается традиционная бутылка шампанского.

Сначала при помощи одного из двух кранов, размещенных на доке, убрали трап. На судне осталось несколько человек экипажа, несколько специалистов — на плавучем доке.

Закрепленный тросами с одной стороны за береговые крепления, с другой — за мертвый якорь на дне акватории, док начал движение вдоль причала на глубоководное место, обозначенное буями. Примерно через полчаса он занял нужную позицию. Затем на нем были открыты заслонки, вода под естественным давлением стала поступать в танки, и док начал медленно погружаться. Его дно на глазах покрывается водой, еще минут через 20 судно оказывается на плаву внутри дока, удерживаемое с обеих сторон канатами в носовой части.

Еще через несколько минут судно оказывается в акватории и отбуксировывается к причалу. Спустя всего два с половиной часа.

Дальнейшие работы до завершения финального этапа постройки судна будут проводиться у причальной стенки. В конце сентября 2021 года планируются швартовные испытания. Ходовые испытания были запланированы на декабрь, однако корабелы надеются ускорить процесс и закончить проект к концу текущего

По словам Василия Молодцова, судно уже строится со значительным опережением графика (на 20%) благодаря усилиям коллектива, слаженному сотрудничеству с подрядчиками, а также благодаря привлечению дополнительно 350 специалистов.

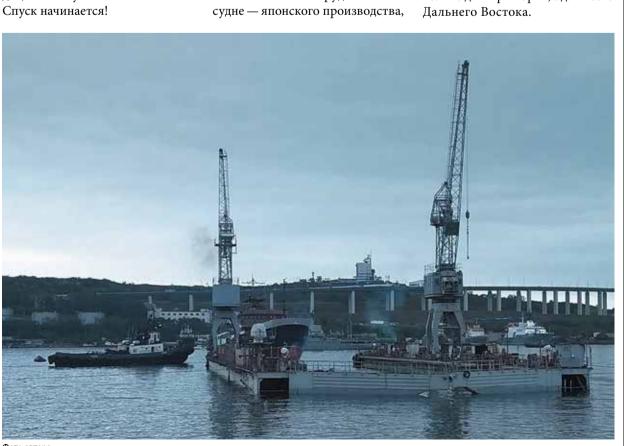
Как объяснил руководитель проектной компании «Викинг», большая часть оборудования на



в первую очередь это двигатели, рефрижератор, навигационное и другое оборудование. Проект 03141 сделан на основе японской шхуны с переработками под требования Регистра и производственные задачи заказчика. Например, усилен корпус до ледового класса «Айс 2». Всего, по словам Андрея Басаргина, на постройку судна ушло 20 вагонов металла и 40 контейнеров оборудования.

К концу июля судно было готово уже почти на 70%, то есть помимо корпусных работ и соответствующих испытаний были установлены и налажены основные системы и оборудование, включая двигатели и рефрижератор при участии японских специалистов. Пройдены необходимые для спуска испытания, в том числе на герметичность корпуса. Последним перед спуском этапом была покраска корпуса.

Как заметил министр промышленности и торговли края Сергей Калитин, постройки гражданских судов такого масштаба — это, по меркам последних десятилетий, уникальное и обнадеживающее событие не только для Приморья, а для всего



инвестиции

# МОДЕРНИЗАЦИЯ + ЦИФРОВАЯ ВЕРФЬ

Новую цифровую верфь на Онежском ССЗ планируют построить за 3,5-4 года.

Петрозаводске 10 сентября 2021 года состоялось второе заседание межведомственной рабочей группы по координации работ и контролю за реализацией инвестиционного проекта глубокой модернизации Онежского судостроительносудоремонтного завода.

Руководитель группы, член коллегии Военно-промышленной комиссии РФ Владимир Поспелов подчеркнул уникальность задачи, поставленной перед регионом и федеральными структурами президентом России: «Замечательное местонахождение завода — в порту пяти морей. И, самое главное, востребованность той продукции, которую предприятие будет производить. Это внутренние водные пути, суда различных классов, определенных водоизмещением, но все ограничено внутренними водными путями: это глубина, шлюзы. Я думаю, проект будет реализован гарантированно в ближайшие 3,5-4 года. Мы должны выйти на рубеж 10 тысяч тонн переработки металла».

До 2024 года на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе планируется реализовать проект глубокой модернизации с созданием цифровой верфи. Проект предполагает внедрение цифрового сопровождения строительства судов, роботизации и автоматизации процессов производства с увеличением количества построенных судов с трех до 10 ежегодно. Цифровая верфь будет строить суда типа «река-море», а также суда технического и вспомогательного флота.

В рамках глубокой модернизации запланировано строительство новых объектов: блока корпусных цехов, контрольно-пропускного пункта, центра обработки данных, станции газификации, очистных сооружений. Кроме того, реконструируют существующий стапель. Для управления предприятием будет использоваться интегрированная информационная система цифрового производства.

Строительство новых мощностей должно идти без остановки действующего предприятия.

Модернизация завода позволит создать не менее 500 дополнительных рабочих мест.

«С 1 сентября в Автотранспортном техникуме начала обучение первая группа судостроителей. Будем также работать вместе с Петрозаводским университетом, отметил глава Карелии Артур Парфенчиков. — Конечно, мы надеемся на поддержку Государственной комиссии при комплектации нашего техникума современными мастерскими для качественной подготовки кадров».

Источники финансирования для реализации проекта определены. До конца года на территории завода должны начаться подготовительные работы и подключение к сетям.

## ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА

Объем инвестиций в создаваемое в Приморском крае предприятие по изготовлению комплектующих для судоремонта составит более 500 млн руб.

Приморского края Вера **L**Щербина и генеральный директор ООО «Дальневосточная верфь» Иван Здобин подписали меморандум о создании в Приморском крае производственного предприятия по изготовлению комплектующих для судоремонта. Соглашение заключено в рамках Шестого Восточного экономического форума (ВЭФ) 3 сентября 2021 года.

Соглашение предполагает создание производственного предприятия по изготовлению негабаритных металлоконструкций и технологического оборудования для нефтегазовых проектов в поселке Подъяпольское Шкотовского района в рамках режима Свободный порт Владивосток. Будет создано не менее 30 новых рабочих мест.

тредседатель правительства «Рады, что подписали это соглашение. В Приморском крае сейчас активно развивается судостроение, но комплектующие закупаем за рубежом, в других субъектах России. Реализация проекта позволить производить их в нашем регионе», — подчеркнула Вера Щербина.

> На пленарном заседании Восточного экономического форума глава государства отметил возрождение судостроения на Дальнем Востоке. По его словам, данная отрасль возрождается на новой технологической базе, создаются новые продукты, заказы на длительную перспективу. Напомним, в этом году главная тема ВЭФ — «Новые возможности Дальнего Востока в изменившемся мире».





НА МЕТАНОЛЕ

# РАЗРАБОТАЛИ «ДОРОЖНУЮ КАРТУ»

Для российских верфей разработают проект судов на метаноле.

ВЭБ.РФ, банк ВТБ, ЕСН, Минвостокразвития, Marubeni Corporation и Mitsui O. S.K. Lines разрабатывают проект строительства на российских верфях судов, работающих на метаноле. Как передал корреспондент «Водного транспорта», меморандум о взаимопонимании стороны подписали в ходе Восточного экономического форума.

Церемония состоялась в присутствии президента Российской Федерации Владимира Путина. Подписи под документом поставили министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов, заместитель президента — председателя правления ПАО «Банк ВТБ» Анатолий Печатников, председатель совета директоров Группы ЕСН Григорий Березкин, главный исполнительный вице-президент, член правления «Марубени Корпорейшн» Акира Теракава, главный управляющий, исполнительный директор, генеральный директор Энергетического и оффшорного дивизиона «Митсуи ОСК Лайнс» Кента Матцузака.

Международный консорциум с участием российских банков, производителя метанола (Группа ЕСН) и крупнейших японских компаний приступил к анализу предлагаемых технологических решений, оценке потребностей в финансировании, а также разработке «дорожной карты» для старта проекта в максимально сжатые сроки.

Отмечается, что метанол среди экологически чистых видов морского топлива следующего поколения (водород, СПГ или аммиак) требует гораздо меньше затрат на

создание инфраструктуры для бункеровки судов. Россия активно развивает Северный морской путь. Географически близко расположенный к этому маршруту метанольный проект Группы ЕСН в Сковородино потенциально может стать основным поставщиком метанола для судов, которые отправляются из Азии в Европу через Северный Ледовитый океан.

Как отметил Игорь Шувалов, финансируемые при участии ВЭБ.РФ проекты газопереработки позволят к 2030 году увеличить производство метанола более чем в 1,5 раза.

«Дальний Восток обладает природными богатствами, на его территории уже построены или запланированы объекты по глубокой переработке газа. Это создает огромный инвестиционный потенциал для внедрения прорывных технологий. Создание метанольного флота позволит привлечь в регион высококлассные кадры, обеспечить новые рабочие места, укрепить экспортный потенциал России», — сказал Анатолий Печатников.

Григорий Березкин добавил, что основные международные судовые операторы планируют уходить от неэкологичного топлива из нефти и использовать более экологичное топливо из газа.

«Наш консорциум с участием ведущих российских банков, Минивостокразвития и японских партнеров Marubeni и Mitsui — это уникальная по своим компетенциям команда, которая, уверен, сможет предложить самые современные решения в этой области», добавил он.

#### НА ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ

#### СТРОИТСЯ В КООПЕРАЦИИ

На ПСЗ «Янтарь» приступили к стапельной сборке электропарома.

оржественная церемония в день начала стапельной сборки электропарома состоялась на Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» с участием губернатора Калининградской области Антона Алиханова.

Экологичное судно, предназначенное для работы на паромной переправе в Балтийске, возводится в рамках кооперации участников отраслевого объединения.

Реализация проекта стартовала два года назад, когда строительство электропарома включили в госпрограмму «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». Заказчиком выступил Минпромторг России, исполнителем — Калининградский государственный технический университет. К различным этапам работ привлечены профильные судостроительные, проектные, инженерные компании и организации.

Судостроители отмечают, что объединение ресурсов участников кластера позволит построить паром в установленные сроки. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован в 2022 году.

Судно проекта 19411 будет экологически чистым — вместо топлива паром использует электродвигатель. Оно предназначено для перевозки людей (80 пассажиров) и машин (15 автомобилей). Длина судна — 36 м, ширина — 10 м.

Ассоциация «Кластер судостроения и судоремонта Калининградской области» была зарегистрирована в 2018 году. Сейчас в объединение входит порядка 15 участников, включая крупнейшее судостроительное предприятие региона — ПСЗ «Янтарь», заводы «Преголь», «Ушаковские верфи», Калининградский государственный технический университет.

## О БАЛАНСЕ ИНТЕРЕСОВ И БЕЗРИСКОВОМ МЕНЕДЖМЕНТЕ

#### CAΓA O ΠΡΟΕΚΤΕ RSD59

На нижегородском «Красном Сормове» заложили первый в новой серии сухогруз проекта RSD59 по заказу «ГТЛК-Финанс».

На церемонию начала строительства новой серии сухогрузов самого востребованного в России проекта RSD59 приехал генеральный директор ОСК Алексей Рахманов.

«Благодаря внедрению производственной системы, отличной организации труда нижегородцы смогли сократить срок нахождения судна на стапеле, что позволило им нарастить выпуск сухогрузов и существенно снизить их себестоимость, сохранив при этом отличное качество и не затягивая сроки»,— подчеркнул на церемонии закладки Алексей Рахманов.

Всего верфь с 2017 года построила уже 29 судов проекта RSD59, что является рекордом для российских предприятий. 15 июля 2021 года «Красное Сормово» передало заказчикам сухогрузы «Леонид Пестриков», «Николай Леонов», «Альфа Гелиос» и «Альфа Гермес» для транспортной компании ООО «Альфа».

Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро Дизайн СПб».



#### круизники — в серию!

ОСК планирует заключить контракт на строительство серии круизных судов нового проекта.

ОСК рассчитывает до конца 2021 года разместить на ПАО «Завод «Красное Сормово» заказ на строительство новой серии круизных судов меньшей вместимости, чем PV3000 «Мустай Карим». Об этом в беседе с журналистами на заводе «Красное Сормово» заявил Алексей Рахманов. Условно новый проект пока называют PV180.

«Договоренность такая по PV180: если и будем строить, то это должна быть серия минимум из 4 теплоходов. Браться только за исполнение еще одного головного нам не интересно», — сказал глава ОСК.

Он пояснил, что предыдущие круизные суда, строящиеся на предприятиях ОСК — «Мустай Карим» и «Петр Великий» — по схожему проекту PV300, не являются серией, а рассматриваются как два различных головных судна.

Глава ОСК счел ошибочным одновременную реализацию двух головных проектов в пассажирском сегменте, причем оба проекта не имеют серийного продолжения: «Мы сделали на пассажирских судах две ошибки — взялись строить пароход, который не был спроектирован до конца, взяли на себя

обязательства по ценам, не имея РКД. И зачем-то взялись за строительство двух головных проектов одновременно». Таким образом, новый заказ Рахманов готов размещать только в серии и после окончания проектирования.

В апреле 2021 года в интервью «Водному транспорту» свою заинтересованность в строительстве серии новых пассажирских судов подтвердил председатель совета директоров компании «ВодоходЪ» Виктор Олерский: «Мы готовы строить такую серию, если будут деньги и если стоимость судна будет «биться» с нашей финансовой моделью, основанной на покупательной способности наших потенциальных пассажиров».

Отвечая на вопрос «Водного транспорта», какой может быть справедливая цена на обсуждаемый серийный теплоход, Виктор Олерский пояснил: «Справедливая цена — это справедливая себестоимость плюс 5–7% рентабельности. Но она никак не связана с нашей финансовой моделью. То есть завод может выбрать всю слабину, но при этом цена может не вписаться в нашу финансовую модель».

#### ЗА ЦЕНЫ ПОСТОИМ!

Предприятия ОСК перестали участвовать в конкурсах на строительство судов по заведомо убыточным ценам.

Алексей Рахманов прокомментировал отток государственных судостроительных заказов на зарубежные верфи, в том числе в Турцию.

«Один государственный заказчик экономит деньги, а большой государственной корпорации надоело строить суда в убыток,— пояснил Рахманов. — Взаимный баланс интересов должен быть, если мы хотим развивать судостроение».

Глава ОСК напомнил, что предприятия корпорации несколько раз брали заказы с высоким риском, но это часто приводило к убыткам: «Мы понимаем, что строительство — это процесс длинный. Предпочтения заказчика меняются. В конструкцию вносятся изменения на самых поздних этапах. Но все это стоит денег. И мы на очень большом количестве проектов с этим

столкнулись. А государственные заказчики, даже если они понимают, что законтрактованные суммы не позволяют достроить суда по бюджету и в срок, все равно не пытаются увеличить финансирование. При этом бросать проект нельзя — госконтракт!»

«В данном случае это было мое менеджерское решение, что больше на убыточные заказы мы не идем»,— добавил он.

Система адекватной оценки стоимости судостроительного заказа, по словам Рахманова, «есть у ЦТСС» (АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», Санкт-Петербург. — Прим. «Водного транспорта»). Но в настоящее время не определен орган, который бы выдавал заключение о стоимости судна. Такими полномочиями планируется наделить Минпромторг России.

«По моей информации, такой документ готов, весь вопрос, насколько он быстро пройдет все согласования. Отсутствие подобного документа является большим тормозом нашего участия в проектах», — подчеркнул глава ОСК.

#### **ИМПОРТОЗАВИСИМОСТЬ**

По оценке Алексея Рахманова, зависимость российского судостроения от импорта в гражданском секторе достигает 70%.

«Мы занимаемся снижением этой зависимости ежедневно. Создаем свои центры компетенций, формируем панели поставщиков, проводим аудит отечественных производителей судового оборудования. Эта работа началась 5 лет назад, и мы видим определенный результат», — добавил он.

Рахманов рассказал, что на мощностях ПАО «Пролетарский завод» планируется реализовать совместный проект с голландской компанией DNT по производству лебедок, палубного оборудования и механизмов.

«Мы для себя выбрали интерьеры, пропульсию, навигацию и мостиковые системы, часть машиностроения — это должно жить в структуре корпорации. Причем задача стоит в том, чтобы заниматься производством такого рода изделий только в том случае, если они будут рыночно конкурентоспособны, в том числе и для поставки на любые предприятия мира», — резюмировал Алексей Рахманов.



Фото «Водного транспорта»

INFUTURE

### НА КОШКИНСКОМ ФАРВАТЕРЕ

Завершены долгосрочные испытания плавучих навигационных знаков в рамках международного проекта Infuture.

олгосрочные натурные испытания плавучих навигационных знаков инновационной конструкции, предназначенных для круглогодичной эксплуатации на внутренних водных путях, в том числе в ледовых условиях, проводились в рамках международного проекта Infuture, реализуемого Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова с 2019 года. Поддержку при проведении испытаний оказывало федеральное бюджетное учреждение «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей».

Как сообщалось ранее, буи были выставлены на Кошкинском фарватере (р. Нева) и Ладожском озере осенью 2020 года и оставле-

ны на зимний период для изучения воздействия льда как на конструкцию навигационного знака, так и на светосигнальную аппаратуру.

После снятия буев специалисты кафедры судоходства на внутренних водных путях ГУМРФ, Администрации Волго-Балтийского бассейна и ООО «Пульсар» (представитель производителя навигационных знаков Seahow by Arctia Ltd и светосигнального оборудования Sabik Marine) зафиксировали повреждения, которые получили плавучие навигационные знаки и их оборудование в ходе эксплуатации в жестких условиях российской зимы.

В ходе испытаний были получены уникальные данные, которые могут быть использованы для разработки мероприятий, направлен-



Фото предоставлено прессс-службой ГУМРФ ных на продление навигационного периода в бассейнах ВВП со сложными ледовыми условиями.

ТЕСТОВАЯ АКВАТОРИЯ

# БЕСПИЛОТНИК ИСПЫТАЛИ «БЕСПИЛОТНИКОМ»

Безэкипажное судно успешно прошло новый этап испытаний на тестовой акватории «Беспилотник».

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» продолжает эксплуатацию тестовой акватории «Беспилотник». На испытательной площадке № 2 тестовой акватории — 1371-й км реки Нева — проведен очередной эксперимент в целях развития беспилотного транспорта на водных путях Российской Федерации. Специалисты Волго-Балта совместно с научными сотрудниками



Фото из Instagram Росморречфлота

Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова провели тестирование безэкипажного судна, изготовленного в АО «НПК «Промэлектроника».

Доработанное по итогам испытаний 2020 года безэкипажное судно успешно прошло новый этап испытаний, но впереди еще большая работа, связанная с калибровкой программного обеспечения управления силовой установкой и доведением алгоритмов, обеспечивающих безопасность судоходства.

Испытания в реальных условиях на тестовой акватории дает ученым и производственникам отрасли создавать качественные и конкурентоспособные изделия.

Тестовая акватория «Беспилотник» является единственной

официальной площадкой на внутренних водных путях в Российской Федерации для испытаний беспилотных морских и речных судов и отработки технологий безэкипажного судовождения.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, первые испытания беспилотного судна в тестовой акватории состоялись 28 сентября 2020 года на этой же площадке—1371-м км реки Нева в Санкт-Петербурге.

Тестовая акватория предназначена для проведения испытаний беспилотных морских и речных судов (роботизированной техники) и отработки технологий безэкипажного судовождения и включает в свой состав две испытательные площадки: в восточной части Ладожского озера и на 1371-м км реки Нева в Санкт-Петербурге.

ЮБИЛЕЙ

## ДЕЛО ПЕТРА ЖИВЕТ

Невско-Ладожский район водных путей и судоходства отметил 290-летие.

В Шлиссельбурге состоялись торжества, посвященные 290-летию Невско-Ладожского района водных путей и судоходства — структурному подразделению ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей».

Коллектив НЛРВПиС во главе с его руководителем Геннадием Бачинским, ветеранов организации, собравшихся на площади около памятника Петру I в Шлиссельбурге, поздравил руководитель ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» Федор Шишлаков. В торжественном митинге приняли участие председатель Комитета Ленинградской области по транспорту Михаил Присяжнюк, глава Кировского муниципального района Андрей Гардашников, замглавы администрации Волховского района по ЖКХ, транспорту и строительству Владимир Романов, заместитель главы администрации МО «Город Шлиссельбург» по ЖКХ и транспорту Алексей Сопин.

В ходе церемонии состоялось награждение специалистов НЛРВПиС грамотами и благодарностями.

Мероприятие продолжилось возложением цветов к памятнику Петру I, а затем делегация сотрудников предприятия и почетных гостей отправилась к памятнику путейцам-речникам, который был открыт два года назад. Памятник был создан скульптором Иваном

Асиновским и помимо своей исторической функции обеспечивает безопасность судоходства как опознавательный знак.

Строительство канала, соединяющего Волхов и Неву, который начинался около города Новая Ладога и заканчивался в Шлиссельбурге, началось по Указу Петра I 19 сентября 1718 года. А 19 марта 1731 года (30 марта по новому стилю) именным Указом императрицы Анны Иоанновны была открыта навигация на Большом Ладожском канале. По этому Указу была сформирована Канцелярия Большого Ладожского канала с двумя конторами — в Шлиссельбурге и Новой Ладоге под руководством генерал-фельдмаршала графа Христофора Антоновича Миниха. С этой даты и началась 290-летняя история Невско-Ладожского района водных путей и судоходства. В 1860 году, в связи с резким обмелением Ладожского канала, император Александр II принимает решение строить Новоладожский канал. Полностью строительство канала Шлиссельбург — Свирица протяженностью 169 км завершилось в 1882 году.

НЛРВПиС сегодня — это 35 ед. флота, ремонтные мастерские и судоподъемный участок, подразделения в Санкт-Петербурге, Отрадном, Новой Ладоге, Свирице, Приозерске, причал в Мурсуле. На обслуживании — 9 маяков и более 2 тыс. навигационных знаков на эксплуатируемых водных путях протяженностью 2165 км.



### ВСЛЕД ЗА ВАЛААМОМ НА КИЖИ?

Новым мультимодальным туристическим маршрутом на Валаам воспользовались 20 тыс. человек.

ервый в России мультимодальный маршрут на остров Валаам, объединяющий железнодорожный и водный виды транспорта, стартовал в конце мая. А 7 сентября на причале города Сортавала сотрудники Северо-Западной пригородной пассажирской компании (СЗППК, перевозчик на маршруте) поздравляли «юбилейного» 20-тысячного пассажира.

Расписание судов на подводных крыльях «Метеор» удобно состыковано с расписанием поездов. При покупке билета по маршруту Мо-

сква — Валаам, Санкт-Петербург — Валаам или Петрозаводск — Валаам с использованием модуля «поезд + «Метеор» оформляется единый проездной документ.

Новый туристический маршрут оценили и жители республики.



Фото из паблика «Республика Карелия»

Ежедневные экскурсии на Валаам в течение всего лета, предлагающие совместить виды транспорта или купить билеты отдельно на «Метеор», значительно повысили доступность острова для всех его посетителей.

Развитие мультимодальных перевозок — одно из важных направлений деятельности правительства Карелии. В настоящее время совместно с ОАО «РЖД» прорабатывается вопрос по организации таких маршрутов на остров Кижи и острова Соловецкого архипелага.







ИНФРАСТРУКТУРА

# очистили дно



Фото с сайта мэрии Москвы

## В Москве при углублении и очистке акватории пассажирских причалов со дна подняли более 32 тонн мусора.

Москве прошли работы по очистке и углублению акваторий более 30 пассажирских причалов, рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков. Городские службы расчистили дно у причалов Зарядье, Патриарший, Новоспасский Мост, Симоновская Набережная, Большой Каменный Мост, Большой Устьинский Мост, Андреевский, Коломенское, Крымский Мост, ЦПКиО и Фрунзенская Набережная.

«Специалисты комплекса городского хозяйства провели гидротехнические работы по очистке 26 причалов и углублению акваторий еще пяти. В ближайшее время дноуглубительные работы начнутся на последнем причале — Третьяковском», — рассказал Петр Бирюков.

По его словам, работы необходимы из-за загрязнения дна реки крупным мусором и металлоломом, который может повредить теплоходы. Перед началом очистки водолазы обследовали дно реки.

«Работы велись с баржи, оборудованной краном для извлечения крупного бытового мусора. В более сложных мероприятиях по углублению дна задействовано судно, оснащенное специальным ковшом для подъема грунта и иловых отложений на борт, — отметил Петр Бирюков. — Всего подняли 32 тонны бытового мусора, он будет утилизирован».

Он добавил, что впервые работы по очистке и углублению дна провели в 2020 году во время реконструкции причалов Северного речного вокзала. Тогда обновили 17 причалов для швартовки круизного флота и для стоянки прогулочных судов.

#### IV Международная конференция «РАЗВИТИЕ ЛЕДОКОЛЬНОГО И СЛУЖЕБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ФЛОТА»

20 сентября 2021 г.

Организатор:



Санкт-Петербург

Генеральный спонсор:





#### ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ ДИСКУССИЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ:

- Нормативно-правовые аспекты работы ледокольного
- и служебно-вспомогательного флота в России.
- Государственные меры поддержки судостроительной отрасли в России.
- Современные многофункциональные суда вспомогательного
- и технического флота.
- Состояние рынка строительства судов портового флота.
- Состояние аварийно-спасательного флота в морских портах России.
- Новые электронные технологии для ледокольного и служебновспомогательного флота.

Постоянные участники конференции: Росморречфлот, Российский морской регистр судоходства, ФГУП «Росморпорт», ФГУП «Атомфлот», Морспасслужба, Морское инженерное бюро, АО «ЦНИИМФ», российские и зарубежные верфи и буксирные компании.

ИАА «ПортНьюс» проведет online-трансляцию конференции на русском и английском языках. Мероприятие проводится в нулевой день в рамках выставки и конференции «HEBA 2021».

КОНТАКТЫ ОРГКОМИТЕТА: Тел.: +7 (812) 570-78-03, +7 (812) 712-45-16, +7 (812) 712-45-01, факс +7 (812) 570-78-03, E-mail: av@portnews.ru, snitko@portnews.ru www.portnews.ru ПАССАЖИРОПОТОК

# ПЛОДЫ РЕКОНСТРУКЦИИ

Северный речной вокзал Москвы с начала навигации принял более 500 тыс. пассажиров.

бновленные причалы Северного речного вокзала с начала летней навигации приняли более 500 тыс. пассажиров, рассказал заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам жилищнокоммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков. «За период с 24 апреля отмечено более восьми тысяч подходов судов круизных и прогулочных направлений, пассажиропоток составил свыше 500 тысяч человек, - подчеркнул он. — Основной трафик ожидаемо приходится на прогулочные маршруты — в выходные дни каждый час отправляется по шесть теплоходов».

В рамках масштабной реконструкции Северного речного вокзала, которая завершилась в прошлом году, обновлено 17 причалов. 11 из них предназначено для швартовки круизного флота, остальные — для стоянки прогулочных судов. В настоящее время обновленные причалы могут одновременно принять 34 судна: 19 крупных круизных лайнеров и 15 прогулочных судов.

«В кратчайшие сроки были проведены сложнейшие работы по углублению и укреплению дна, капитальный ремонт подпорной стенки причалов и лестничных сходов, прокладка кабельной канализации, трубопровода для водоснабжения судов, обустроены современные и удобные павильоны досмотра», — рассказал Петр Бирюков.

Кроме того, в рамках реконструкции причалов созданы современные системы электроснабжения и водоснабжения судов. Одновременно получать электроэнергию могут 24 судна, установлено 13 заправочных точек для пополнения запасов питьевой воды.

Безопасное движение флота в акватории вокзала обеспечивают дежурные диспетчерской ГБУ «Гормост». Они расставляют суда по местам стоянки с учетом их технических характеристик, осадки и глубины причалов, организовывают отшвартовку и своевременное отправление.



Фото с сайта Северного речного вокзала

#### В РЕЖИМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

В Московской области с начала навигации пассажиропоток на речных маршрутах вырос в два раза.

начала открытия регулярной речной навигации в Московской области, по данным на середину августа, на четырех маршрутах совершено более 19,5 тыс. поездок, что вдвое превысило пассажиропоток за аналогичный период 2020 года. В этом сезоне водная пассажирская навигация осуществляется шестью речными судами в Серпухове, Лыткарине, Коломне и в Химках.

«В этом году количество пассажиров речных маршрутов выросло в два раза по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. На данный момент водными маршрутами воспользовалось более 19,5 тыс. человек, а за весь

прошлый сезон было перевезено свыше 20,5 тыс. пассажиров, — отметил министр транспорта Алексей Гержик. — Больше всего пассажиров проехалось по маршруту в Лыткарине — более 10 тыс. человек и в Серпухове — свыше 5,5 тыс. человек. Ежегодно сезонные речные маршруты пользуются спросом у жителей и позволяют сократить время в пути, минуя использование личного и общественного транспорта, следующего по объездным маршрутам», — рассказал министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик.

Сезон водной пассажирской навигации в Подмосковье стартовал

1 мая и продлится до октября-ноября в зависимости от маршрута.

До 29 октября проработают маршруты в Коломне, Серпухове и в Химках. В Коломне от причалов Бочманово — Притыка теплоход работает по субботам с 07:00 мск до 14:30 мск и воскресеньям с 13:30 мск до 21:00 мск. В Серпухов от причалов Серпухов — Сады судно ходит ежедневно с 09:00 мск до 20:20 мск. В Химках от причалов Химки — Северный речной вокзал теплоход работает ежедневно с 12:00 мск до 20:00 мск. 20 ноября прекратит работу маршрут в Лыткарине, от причалов Лыткарино — Андреевское теплоход работает ежедневно с 07:00 мск до 19:05 мск.

НАВИГАЦИЯ-2021

## СЕЗОН ЗАКРОЮТ ПО ПОГОДЕ

Летнюю пассажирскую навигацию на Москве-реке планируется завершить 14 ноября.

ри благоприятных погодных условиях пассажирская навигация на Москве-реке, по словам первого заместителя руководителя ФГБУ «Канал имени Москвы» Андрея Андросова, может быть завершена не 14 ноября, как планируется, а 17 ноября.

«Сроки окончания навигации на внутренних водных путях Московского бассейна, в том числе и на реке Москва, а также сроки работы судоходных гидротехнических сооружений установлены распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта от 22 декабря 2020 № АП-605-р «Об установлении категорий водных путей, определяющих для участков внутренних во-

дных путей габариты судовых ходов и навигационно-гидрографическое обеспечение условий плавания, перечень судовых ходов, а также сроки работы средств навигационного оборудования и судоходных гидротехнических сооружений в навигацию 2021 года» 14 ноября 2021 года»,— сказал Андросов.

Он добавил, что, учитывая прогноз по ледовым условиям, сроки уточняются Росморречфлотом не позднее 1 ноября с предельным сроком работы до 17 ноября 2021 года.

Напомним, летняя пассажирская навигация на Москве-реке открылась 24 апреля 2021 года.



Фото с сайта ФГБУ «Канал имени Москвы»

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

# ОТ МОДУЛЬНЫХ ПРИЧАЛОВ...

В Пермском крае построят универсальные комплексы для швартовки судов.

В ласти Пермского края прорабатывают вопрос выплаты субсидий муниципалитетам на оборудование модульных причалов. Как сообщает пресслужба губернатора и правительства края, это позволит увеличить пассажиропоток в 2023 году на 47 тыс. человек.

«Развитие водного туризма один из наших приоритетов. Но мы понимаем, что без создания прибрежной инфраструктуры говорить об увеличении турмаршрутов не имеет смысла. Необходимо оборудовать причалы, чтобы суда различного типа могли швартоваться в интересных для туристов локациях края», — подчеркнул губернатор Пермского края Дмитрий Махонин в ходе совещания рабочей группы по развитию и сохранению инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

Под данным краевого Минтранса, в настоящее время причальные стенки в поселениях, через которые проходят водные артерии региона, находятся в изношенном состоянии.

«У одних не установлен собственник или они бесхозные, другие находятся в частной собственности или на балансе муниципалитета. Ремонтировать их капитально затратно для бюджета муниципальных образований,— пояснил министр Андрей Алякринский.— Сегодня альтернативой ремонта причальных стенок является оборудование в территориях модульных причалов». Такие сооружения, по его словам, отличаются быстрой установкой, доступной стоимостью монтажных работ, надежностью и долговечностью, а также мобильностью — в случае низкого пассажиропотока причал можно перенести в другую точку.

Одним из пилотных проектов по установке универсального комплекса для швартовки судов был рассмотрен г. Добрянка. Помимо Добрянки в качестве пилотных территорий, по предложению Минтуризма Прикамья, выступят Березники, Ильинский, Оса и Хохловка.

По информации министра по туризму и молодежной политике Пермского края Юлии Ветошкиной, круизный флот региона состоит из 7 теплоходов.

По расчетам специалистов, строительство модульных причалов увеличит пассажиропоток в 2023 году на 47 тыс. человек. Прогноз турпотока рассчитывался исходя из предложений местных теплоходных компаний с учетом возможности и заинтересованности туроператоров поставить по тому или иному направлению.

Вопрос производства модульных причалов или элементов к ним будет проработан с пермскими производителями, в том числе с ООО «Пермская судоверфь». Краевой Минтранс также должен разработать порядок предоставления субсидий бюджетам муниципальных образований на организацию модульных причалов.

## ...ДО ВОКЗАЛА С ПРОМЕНАДОМ

В Перми проведут капитальный ремонт пассажирских причалов Речного вокзала.

омплексная модернизация швартовочных пирсов и причального пространства в Перми — один из приоритетных проектов, реализуемых к 300-летию столицы Прикамья. В перечень работ по капитальному ремонту входит полная реконструкция части привокзальной площади. После завершения всех этапов строительства и благоустройства территория станет двухуровневой. На верхнем расположится променад, примыкающий к Речному вокзалу, а также модульные здания для обслуживания транспортной инфраструктуры. Нижний уровень станет местом для прогулок, которое частично будет использоваться под транспортную инфраструктуру.

В перечень работ также входит замена плит берегоукрепления на всем протяжении причала. Помимо этого, на реконструируемом участке установят 51 опору освещения, ограждение, проведут ряд других ремонтных и восстановительных работ. Проект также учитывает создание инфраструктуры для маломобильных граждан. В частности, причалы будут оборудованы подъемниками.

Ранее губернатор Пермского края Дмитрий Махонин неоднократно отмечал важность развития инфраструктуры речного пассажирского транспорта в регионе. По словам губернатора, такие перевозки имеют особую значимость, поскольку для жителей некоторых населенных пунктов водные артерии — единственная возможность добраться до того или иного пункта назначения. Отметим, что причалы Речного вокзала и набережная в Перми были построены в 1960-х годах. С момента строительства площадь у вокзала и причальный комплекс ни разу капитально не ремонтировались.

якутия

# СУДОВ В ЛОРП ХВАТИТ

ПАО «ЛОРП» примет участие в реализации угледобывающего проекта «Северной звезды».

«Северная звезда», которая реализует проект по созданию угольного комплекса на Сырадасайском месторождении в Красноярском крае на полуострове Таймыр, для перевозки товарно-материальных ценностей намерена привлечь судоходные компании, способные осуществлять перевозку по речным и морским путям. Для вывоза угля уже с готовой обогатительной фабрики по Северному морскому пути к 2032 году понадобится 30 судов.

На встрече владельца холдинга Романа Троценко с генеральным директором ПАО «ЛОРП» Сергеем Ларионовым во время Восточного экономического форума говорилось о том, что «Северная звезда» не будет заказывать строительство судов для перевозок, она рассчитывает на профессионального перевозчика для выполнения этой задачи.

Роман Троценко не исключил возможности задействовать в реализации проекта, в частности, для строительства фабрики и перевозки каменного угля, суда ПАО «ЛОРП».

«Наши суда отвечают предъявляемым требованиям для перевозок генеральных грузов и нефтеналивной продукции по Севморпути для обеспечения строительства. Производственные мощности флота пароходства позволяют выполнить объем, который будет представлен заказчиком. Добавлю, что к настоящему времени достигнуты договоренности с «Северной звездой» об эксплуатации наших новых барж проекта ROB в зимнее время. По плану в октябре они уже начнут работы в районе Диксона

для обеспечения топливом» — пояснил Сергей Ларионов.

«Северная звезда» реализует проект по созданию угольного комплекса на одном из самых крупных месторождений угля в мире — Сырадасайском, расположенном в 110 км юго-восточнее поселка Диксон Таймырского Долгано-Ненецкого района Красноярского края. Ресурсы месторождения оцениваются в 5 млрд тонн.

Объем инвестиций в реализацию проекта до 2025 года составит более 45 млрд руб.



Фото с сайта ЛОРП

ЯНАС

# ЗАТОН В ГОРКАХ

В ЯНАО в селе Горки обустроили затон для обстановочных теплоходов.

Ненецком автономном округе сможет одновременно принять на отстой не менее четырех теплоходов обстановочного флота.

Для того чтобы затон был полностью готов к швартовке теплоходов поздней осенью и спуску их на воду ранней весной, была проведена большая подготовительная

работа. В частности, земснаряд «Иртышский-504», приписанный к Омскому району водных путей и судоходства ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», вел разработку грунта. Из реки извлекли 28 тысяч кубических метров грунта, глубина разработки составила 6 метров. Сложность заключалась в том, что необходимо было не допустить оползания берегов затона,

с этой задачей команда земснаряда также успешно справилась.

Помимо обустройства самого затона, на берегу оборудовали базу для хранения инвентаря. Также здесь будут разгружать буи. При необходимости в затон смогут причалить не только обстановочные суда, но и гражданские, которые доставляют в село Горки различные грузы.

## ДОК ДЛЯ ЛАБЫТНАНГИ

Ямальское подразделение СРП получило второй несамоходный плавучий док грузоподъемностью 600 тонн.

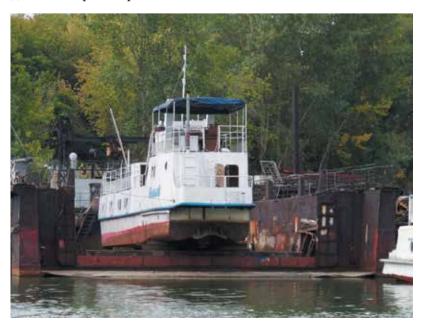
В распоряжение ямальского подразделения Северного речного пароходства в Лабытнанги поступил второй несамоходный плавучий док для подъема и ремонта судов. Как рассказал руководитель обособленного подразделения «СРП-Ямал» Алексей Дебков, док привели в Обский бассейн из Томска. В настоящее время производится его дефектация, проверка оборудования и механизмов.

«Док будет задействован на ремонте небольших судов. Скорее всего, запустим его в работу в будущем году,— пояснил руководитель подразделения «СРП-Ямал».

Главные размерения несамоходного плавучего дока: длина — 20 м, ширина — 21м, высота — 5,5 м, валовая вместимость — 248 р.т, грузоподъемность — 600 тонн.

В распоряжение ямальского подразделения Северного пароходства в Лабытнанги поступил второй несамоходный плавучий док для поступил второй несамоходный плавучий док для док был спроектирован и по-

строен при участии инженеровконструкторов Северного речного пароходства. Грузоподъемность судоремонтной конструкции — 1400 тонн.



ПУТЕВОДИТЕЛЬ

### ЭНК: КАК ПРАВИЛЬНО ВЫБРАТЬ?



Электронные навигационные карты активно внедряются на суда морского и речного флота. Периодическая корректура ЭНК позволяет капитанам оперативно получить объективную навигационную картину по маршруту следования судна. Уже можно смело сказать, что цифровой формат вытеснил традиционные бумажные карты. которые еще 10 лет назад активно использовались во время плавания. Как работают ЭНК и какие из них лучше выбрать, разъясняет генеральный директор компании «НавМарин» Алексей Мигалин.

#### **КАК ЭТО РАБОТАЕТ?**

Для навигации по морским путям с использованием электронных карт необходима электронно-картографическая навигационно-информационная система ЭКНИС (ECDIS). Она представляет собой компьютер на базе навигационного программного обеспечения, поддерживающего загрузку ЭНК. Если на борту установлены основная и дублирующая ЭКНИС, то капитан может полностью отказаться от использования бумажных карт. На сегодняшний день на рынке представлено небольшое количество производителей подобных систем, которые имеют одобрение Российского морского регистра судоходства.

ЭКНИС — морской навигационный комплекс, соответствующий требованиям РС, а также определенному набору международных требований.

Для отображения ЭНК на внутренних водных путях используется система отображения электронных навигационных карт и информации, требования к которой определены Российским речным регистром, либо электронно-картографическая система, представляющая собой упрощенную версию СОЭНКИ с меньшим размером дисплея.

Основное назначение навигационных систем на базе ЭНК обеспечение безопасного судовождения за счет предоставления пространственных данных в условиях реального времени. Системы способны отображать не только статическую информацию, заложенную в навигационной карте, но и совмещать ее с динамическими данными от ГНСС-приемника, системы АИС, радара, эхолота, метеостанции и др. На основании собранных от внешних датчиков данных система с легкостью проложит безопасный маршрут следования судна и будет контролировать движение судна до прибытия в пункт назначения.

Безопасность судоходства также обеспечивается за счет наличия предупреждающих сигналов и тревог, которые позволяют заблаговременно реагировать на возникающие ситуации и оперативно принимать решения по их предотвращению.

#### ОТ БУМАГИ K S-100

Сейчас ЭНК выпускаются в незащищенном формате S-57. Это так называемые векторные карты. Они позволяют накладывать информацию от навигационных приборов, установленных на судне (радара, эхолота и т.д.). При этом позиция судна отображается на карте благодаря ГНССприемнику. Впоследствии ЭНК кодируются в формат S-63 для передачи в защищенном виде. Все ЭНК имеют определенную географическую «нарезку» и могут предоставляться поставщиком на различные сроки действия (3, 6, 9, 12 месяцев).

Векторный формат сменил растровые навигационные карты — обычные бумажные карты, переведенные в электронный формат и совмещенные с координатной сеткой. На них не изменяется масштаб, отсутствует дополнительная информация об объектах, нет возможности автоматизировать подачу сигнала тревоги. Использование растровых карт пришлось на переходный период от бумажного формата к векторному (80-е годы прошлого века), хотя они применяются и сейчас...

Стандарт Международной гидрографической организации S-57, действующий с начала девяностых годов прошлого века, поддерживает информацию всех форматов, однако сегодня требует обновления. На его смену должен прийти стандарт ЭНК S-100 (работа над ним ведется уже более 10 лет), который значительно расширит возможности для судовладельцев. Например, благодаря 3D-инструментам позволит отслеживать приливы и отливы для определения текущей глубины, а также рельеф подводной части (батиметрия). Все это, естественно, позитивно скажется на безопасности пла-

#### ОФИЦИАЛЬНЫЕ ИЛИ КОММЕРЧЕСКИЕ?

Судовладельцы пользуются коммерческими и официальными ЭНК. Производителями коммерческих карт являются частные организации, официальных карт — государственные учреждения, в частности Росморречфлот или Управление навигации и океанографии Минобороны России.

Считается, что официальные ЭНК более точные, поэтому предпочтение чаще отдается им. Такие выводы во многом основаны на появлении на рынке недоброкачественной коммерческой картографической продукции (неправильно указаны координаты, маяки стоят в нескольких милях от штатных мест). Однако не стоит думать, что все коммерческие ЭНК плохие. Существуют компании, работающие на рынке долгое время и заботящиеся о своей репутации, выпуская качественную продукцию.

Проблема на сегодняшний день заключается в том, что официальные ЭНК выпускаются не для всех водных маршрутов. Например, в 2000-х годах покрытие официальными морскими картами не достигло и 20%. До сих пор сильны позиции у производителей коммерческих карт на внутренних водных путях. Их продукция составляет реальную конкуренцию официальным ЭНК. В подтверждение этому можно привести такой факт: только в текущем году компания «НавМарин» выпустила первый на российском рынке навигационный комплекс NavCom Voyager для речного флота, работающий с официальными ЭНК. Ранее в большинстве случаев использовались только коммерческие электронные карты.

#### В ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выбор ЭНК, в первую очередь, зависит от маршрута навигации. Также необходимо учитывать, какой формат карт обеспечивает наиболее полное покрытие и какие из них корректируются наиболее часто. Лучше всего отдавать предпочтение ЭНК, имеющим широкую сеть дилеров. Это позволит избежать трудностей при их приобретении и обслуживании. Немаловажный момент — имеется ли у изготовителя лицензия на исходный картографический материал.





Фото предоставлено пресс-службой Гидрографического предприятия

## СЛЕВА — КРАСНЫЙ, СПРАВА — ЗЕЛЕНЫЙ

Гидрографическое предприятие завершило установку плавучих предостерегательных знаков на Севморпути.

Тотрудники Гидрографического предприятия Рос-✓ атома завершили установку плавучих предостерегательных знаков (буев) в Обской губе Карского моря. Таким образом, завершены работы по установке плавучих предостерегательных знаков на Севморпути в летнеосеннюю навигацию 2021 года.

Установкой навигационных буев на арктических судоходных маршрутах Гидрографическое предприятие занимается с июля. В июле было установлено 19 буев на Быковском фарватере реки Лена и 28 — на реке Колыма. В августе установили 42 буя на реке Енисей и 22 — в Обской губе Карского моря. В конце летне-осенней навигации знаки снимают и перевозят на хранение в архангельский филиал Гидрографического предприятия.

«Буи — это плавучие конструкции, которые устанавливаются на якорях в заданных точках для обозначения навигационных опасностей — мели, затонувшего судна, строительного объекта и др.

Кроме того, буи необходимы для обозначения осей фарватеров, ограждения рекомендованных путей, — объясняет начальник отдела средств навигационного оборудования Гидрографического предприятия Алексей Евсеев. — Буи могут отличаться по форме и окраске. Например, обозначающие левую сторону фарватера буи окрашены в красный цвет, а правую — в зеленый. Буи могут быть разного размера — самый большой морской буй, который видно на расстоянии трех морских миль, выдается из воды на 4 метра, а под воду уходит на 6 метров».

Помимо установки плавучих предостерегательных знаков, в летне-осеннюю навигацию лоцмейстеры Гидрографического предприятия устанавливают автономные источники питания, работающие на солнечных батареях, а также обслуживают береговые навигационные знаки.

#### ГИДРОГРАФИЯ

#### НА ОКРАИНЕ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО

К промерам для картографирования судоходных маршрутов на СМП присоединилось исследовательское судно «Петр Котцов».

**⊿** предприятия Росатома «Петр Котцов» приступило к выполнению навигационноработ гидрографических в Восточно-Сибирском море окраинном море Северного Ледовитого океана.

В связи со сложными ледовыми условиями на акватории Севморпути проводку «Петра Котцова» через пролив Вилькицкого осуществил Штаб морских операций ФГУП «Атомфлот».

Промерные работы проводятся для картографирования судоходных маршрутов на Северном морском пути. В летне-осеннюю навигацию 2021 года Гидрографическое предприятие задействует 5 судов для проведения промеров. Помимо «Петра Котцова» в акватории СМП работает судно «Григорий

сследовательское суд- Михеев», которое выполняет проно Гидрографического меры в Обской губе Карского моря и устье реки Енисей. Кроме того, в связи с большим объемом работ, Гидрографическое предприятие привлеклокпромерам на восточном участке Севморпути три сторонних судна, оснащенных эхолотами.

«Промеры проводим круглосуточно. Во время выполнения работ судно идет галсами, примерно по 500 метров в каждую сторону. Регистрацией данных, полученных с эхолота, занимаются вахтенные гидрографы. Скорость движения судна при выполнении работ не превышает 8 узлов», — рассказывает главный инженер Гидрографического предприятия Андрей Олейников. Время окончания летней навигации зависит от ледовой обстановки. В прошлом году летняя навигация завершилась в конце октября.

ГИДРОГРАФИЯ

## ОТ КИНЕШМЫ ДО УСТЬЯ КАМЫ

Экспедиция ВГУВТ, Русского географического общества и вузов-партнеров «Плавучий университет Волжского бассейна» завершила полевой сезон 2021 года.

олее 450 километров на университетском теплоходе «Петр Андрианов» и около 300 километров на маломерных судах прошли участники второго этапа экспедиции по маршруту Нижний Новгород — Кинешма и Нижний Новгород — Тольятти. Во втором рейсе одной из главных задач научного коллектива ВГУВТ было исследовать поведение пятен цветения в таких крупных водохранилищах, как Горьковское, с помощью контактных методов (многопараметрическим зондом) и спутниковых снимков. Ученые Волжского университета водного транспорта прозондировали и отобрали большое количество проб на участке от плотины Горьковской ГЭС до г. Чкаловск, включая такие притоки, как Санахту, Троцу и Юг, которые предположительно являются основными источниками цветения в южной части Горьковского водохранилища. Во втором рейсе была детально исследована Кинешемка — правый приток Волги в районе г. Кинешма. Таким образом, за два рейса текущего года получены обширные новые данные о составе волжской воды и интенсивности ее цветения на участке от Кинешмы до устья Камы.



ковского водохранилища). Если раньше они фиксировали находки «безобидных» видов-вселенцев, то сейчас начали появляться потенциально опасные виды, оценить последствия вселения которых можно только в динамике.

Научный коллектив Института прикладной физики РАН занимался во втором рейсе экспедиции традиционными исследованиями по имитации загрязняющих сбросов с судов в Горьковском водохранилище, а затем совместно с сотрудниками Института физики атмосферы и Московским чине особенно важно не только получить конкретные цифры на данный момент, но и корректно оценить и проанализировать вклад равнинных водохранилищ в глобальный углеродный цикл. Частично ответить на эти вопросы будет можно после обработки отобранных проб воды и газа».

Расшифровка полученных экспедицией данных занимает много времени и завершится к традиционной осенней конференции ВГУВТ «Проблемы экологии Волжского бассейна», которая пройдет в ведущем транспортном вузе Поволжья 24-25 ноября.

Проект «Плавучий университет Волжского бассейна» учрежден в 2015 году Волжским государственным университетом водного транспорта вместе с рядом других вузов и государственных научных учреждений. Год спустя проект получил грантовую поддержку Русского географического общества, председателем попечительского совета которого является президент РФ Владимир Путин. Поддержка РГО позволила увеличить масштаб экспедиции, и основным направлением проекта стала научноисследовательская деятельность, комплексные, прежде всего экологические, исследования внутренних водных путей огромного Волжского бассейна, испытывающего сильнейшее антропогенное воздействие.

В апреле 2021 года Владимир Путин на заседании попечительского совета РГО отметил важность «Плавучего университета Волжского бассейна» и назвал его в числе приоритетных для нашей страны научно-просветительских проектов.

> Егор Гладышев Фото: Павел Бурнос Источник: сайт ВГУВТ



«Сегодня спутниковый мониторинг цветения воды очень активно развивается для морских акваторий. На внутренних же водоемах, в силу их малых размеров, такой метод использовать затруднительно, — отметила доцент кафедры гидродинамики и экологии судоходства ВГУВТ Мария Смирнова. — А просто взять и перенести методики оценки цветения с морей на пресноводные водоемы нельзя, т.к. у пресных водоемов совсем другие оптические свойства. Чтобы их адаптировать, нужны подспутниковые контактные измерения. Можно спланировать рейс заранее, зная время пролета нужного нам спутника, но запланировать спокойную, безоблачную погоду, чтобы спутник увидел поверхность водохранилища, -- это, увы, невозможно. И вот наконец в этом рейсе нам вроде бы удалось все это совместить! Это большая удача для исследователя!»

Группа ученых ННГУ им. Н. И. Лобачевского обнаружила тропического веслоногого рачка Thermocyclops vermifer в устьевой области р. Мера (приток Горьгосударственным университетом проводил измерения потоков парниковых газов на участке от Казани до Тольятти.

«Созданные человеком водохранилища меняют влагообмен между атмосферой и подстилающей поверхностью, приводя к региональным изменениям климата, рассказал научный руководитель экспедиции профессор Станислав Ермаков (ИПФ РАН, ВГУВТ).— Кроме того, водохранилища могут являться источниками парниковых газов, в особенности метана и углекислого газа. По этой при-



## «ЛЕДОКОЛ ЗНАНИЙ» НА СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ

Завершилась экспедиция на Северный полюс для талантливых школьников и студентов России.

Поскорпорация «Росатом» организовала для школьников и студентов одиннадцатидневную просветительскую экспедицию на Северный полюс «Ледокол Знаний. Homo Science project». Из Мурманска на Северный полюс отправились более 80 школьников и студентов со всей России.

«Проект «Ледокол знаний» это прекрасная возможность всестороннего развития для ребят, которые уже сегодня стоят у истоков нашего будущего, — отметил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка. — Арктика открывает большие перспективы, вдохновляет, но покоряется только самым стойким. Моряки атомного ледокольного флота знают это абсолютно точно. Мы рады, что именно «Атомфлот» и Росатом знакомят ребят с этим удивительным регионом!»

Программа экспедиции «Ледокол Знаний. Homo Science project» базировалась на миссии проекта популяризации науки, тяги к знаниям и интеллектуального труда среди молодого поколения. Задачей путешествия стало формирование комфортной среды для всех, кто ищет научную информацию и готов ею делиться.

Познавательная программа экспедиции включала в себя научные игры, конкурсы, экскурсию по ледоколу, лекции и тренинги. Физик и популяризатор науки Дмитрий Побединский прочитал лекцию «Главные загадки Вселенной, или Новая физика: чего ждет весь научный мир» и рассказал, как создать ютуб-канал о науке с миллионом подписчиков. Инженер агентства безопасности «Альфа X91» Дмитрий Горчаков рассказал про энергетику будущего без выбросов СО<sub>2</sub>.

Участники рейса также прослушали лекцию эксперта в области цифровой трансформации и информационной безопасности Руслана Юсуфова о возможностях и угрозах, которые таит digitalэпоха для человека. Помимо этого, доцент МИФИ, кандидат физикоматематических наук Егор Задеба во время рейса объяснил ребятам основы ядерной физики от А до Я.

Во время путешествия ледокол дважды побывал у берегов архипелага Земля Франца-Иосифа. Здесь ребята совсем близко увидели айсберги, белых медведей и других представителей полярной фауны. Экипаж ледокола вышел на связь с научной яхтой «Альтер Эго», которая проводила исследования у Земли Франца-Иосифа. С яхты передали большой привет участникам проекта «Ледокол знаний», а ледокол дал гудок в честь ученых.

И вот ледокол достиг географической точки Северного полюса. Заслуженный полярник Виктор Боярский заблаговременно вызвал всех участников рейса на палубу бака, чтобы они не пропустили момент достижения цели. Затем ребята спустились на лед, держа в руках флаги Homo Science и своих регионов. Участники проекта совершили самое быстрое в мире кругосветное путешествие — обошли вокруг точку, где сходятся все земные меридианы, всего за пару минут.

«Любой ребенок мечтает побывать на настоящем судне, тем более — на атомном ледоколе. Это уникальный опыт для школьников. Здорово, что они не только знакомятся с Арктикой и морской жизнью, но и получают новые знания и опыт общения в рамках образовательных программ», — отметил капитан атомного ледокола «50 лет Победы» Дмитрий Лобусов.

На Северном полюсе прошел и флешмоб, посвященный проекту Homo Science.

«Северный полюс — красивый, свободный. Это уникальное место не только с точки зрения географии, но и точки зрения энергетики: чувствуешь, что находишься на вершине мира», — поделился впечатлениями 17-летний участник экспедиции Александр Тармаев из Иркутска. А 16-летний Евгений Цымерман из Петрозаводска сказал, что «Северный полюс — просторный. Красота неописуемая. Я хоккеист, и на лед мне всегда смотреть приятно, но на полюсе он особенный».



Фото предоставлено пресс-службой ФГУП «Атомфлот»





ПРИЕМНАЯ КАМПАНИЯ

## СТУДЕНТОВ ПО ОСЕНИ ПОСЧИТАЛИ

Конкурс в Макаровку в приемную кампанию превысил 10 человек на место.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова подвели итоги приемной кампании-2021. В этом году Макаровка приняла 1092 абитуриента на программы бакалавриата, специалитета и магистратуры очной формы обучения. Колледж ГУМРФ зачисляет 300 абитуриентов, что является рекордом за последние годы.

По сравнению с прошлым годом количество бюджетных мест увеличилось на 17%, что позволило привлечь большее число замотивированных на обучение именно в ГУМРФ абитуриентов. При этом количество бюджетных мест в колледже возросло на 30%.

Особенностью приемной кампании 2021 года стала возможность подачи заявления на поступление через Единый портал государственных и муниципальных услуг. Еще одним из новшеств стала замена в рейтинговых списках фамилий абитуриентов на номер СНИЛС или уникальный номер, присвоенный приемной комиссией, и отсутствие второй волны зачисления на места в пределах контрольных цифр приема.

В 2020 году приемная кампания в России проходила в электронном формате

из-за пандемии коронавируса, сейчас, спустя год, онлайн-прием используется повсеместно. В ГУМРФ процедура уже налажена, и эксперты приемной комиссии своевременно обрабатывали поступающие заявки абитуриентов.

В головной вуз на очную форму обучения было зарегистрировано 14557 заявлений, из них 9792 — на бюджет. Через Единый портал государственных и муниципальных услуг было подано 1791 заявление. Средний конкурс составил 10,14 человека на место.

Самый большой конкурс по заявлениям был зафиксирован на направлении бакалавриата «Информационная безопасность» — 25,22 человека на место. Это неудивительно: в современном мире вопрос кибербезопасности становится одним из главных. Выпускники этой программы обеспечивают информационную безопасность государственных и коммерческих объектов, но прежде всего направление подготовки нацелено на подготовку IT-специалистов в области кибербезопасности морской сферы: свои особенности диктует отраслевая принадлежность ГУМРФ.

Популярность плавспециальностей, как и прежде, остается на высоком

уровне. Так, самый высокий балл среди всех направлений оказался как раз у зачисленного на специальность «Эксплуатация судового электрооборудования и систем автоматики» — 285.

Популярными среди абитуриентов стали направления подготовки бакалавриата «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» и «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства», профиль «Управление водными и мультимодальными перевозками». В 2021 году бюджетных мест на эти направления университет получил в 1,5 раза больше, чем в предыдущие годы. У поступивших на эти отделения не возникнет вопрос, где работать после выпуска. Как правило, уже во время практики студентов принимают на работу в организации транспортной отрасли. Спрос на кораблестроителей и логистов сейчас очень высок.

На очную форму обучения Колледжа ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова было зарегистрировано 785 заявлений, из них на бюджет — 601. На электронную почту приемной комиссии Колледжа было подано более 300 заявлений. Средний конкурс составил 3 человека на место.

Самый большой конкурс по заявлениям был зафиксирован на специальность «Организация перевозок и управление на транспорте (по видам)» — 5 человек на место.

Самым популярным направлением подготовки Колледжа ГУМРФ оказалась специальность «Судовождение» — здесь конкурс 2,5 человека на

По договорам с оплатой стоимости планируется зачислить более 600 человек, из них 112 — иностранные граждане, в том числе 89 — из стран ближнего зарубежья.

морской утц

#### ДЕСЯТЬ МОСТИКОВ К ПРОФЕССИОНАЛИЗМУ

Росморречфлот подтвердил компетентность ГУМРФ в подготовке судоводителей и операторов СУДС.

орской учебно-тренажерный центр Института дополнительного образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова получил Свидетельство Росморречфлота о соответствии тренажерного центра для подготовки и повышения квалификации судоводителей и операторов систем управления движением судов.

Документ выдан на основании освидетельствования, проведенного уполномоченной организацией Федерального агентства морского и речного транспорта — ФГУП «Морсвязьспутник». Комиссия проверила выполнение стандартов качества Морского УТЦ, учебные программы, методическое обеспечение, материальнотехническую оснащенность аудиторий, квалификацию инструкторского состава и пришла к заключению о полном соответствии тренажерного центра требованиям Правил I/6, I/8, I/12 Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками и приказа Минтранса России для реализации тренажерной подготовки курсантов в рамках основных образовательных программ высшего и среднего профессионального образования и программ дополнительного профессионального образования.

Полученное свидетельство позволит до 2026 года проводить обучение по использованию судовых РЛС, САРП и ЭКНИС на новом навигационном тренажере университета, принятом в эксплуатацию в начале текущего года, а также продолжить подготовку и повышение квалификации операторов СУДС.

Новый учебный класс с тренажером NTPRO новейшей сертифицированной версии 5.40 включает десять мостиков для одновременной работы до 20 слушателей курсов. Они оснащены современными имитаторами судовых радаров, систем электронной картографии и морской радиосвязи. Широкая библиотека математических моделей судов и морских районов плавания позволяет проводить обучение в разнообразных навигационных локациях и использовать возможности тренажера для обучения судоводителей как морского, так и внутреннего водного транспорта. Для этих целей университет установил модели речных районов плавания с интенсивным судоходством, наиболее опасных для судовождения, а также математические модели типовых судов, эксплуатирующихся на внутренних водных путях России.



ДАТА

### В ПАМЯТЬ О ПОДВИГЕ «ДЕРВИША»

В Макаровке отметили 80-летие первого арктического конвоя союзников.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова состоялись торжественные мероприятия, посвященные 80-летию прихода в Россию конвоя «Дервиш» — арктического конвоя стран-союзников, доставлявшего во время Великой Отечественной войны в СССР военные и гуманитарные грузы. Со стороны западных союзников Советского Союза в охране конвоев было задействовано 435 боевых кораблей. Полярные конвои представляли собой сложные операции по поставкам из Великобритании через Арктику в Архангельск и Мурманск самолетов, танков, топлива, одежды и продовольствия.

С августа 1941 года по май 1945 года в северные порты нашей страны было проведено 78 конвоев. Участниками этой беспримерной военно-транспортной стратегической операции стали тысячи советских, британских и американских моряков и летчиков.

По случаю знаменательного события у монумента «Памяти морякам полярных конвоев 1941-1945 годов» состоялся торжественный митинг. С приветственным словом выступил ректор ГУМРФ Сергей Барышников. Он рассказал собравшимся о событиях военных лет, связанных с арктическим конвоем стран-союзников, о риске, которым подвергали свою жизнь моряки, о храбрости и чести участников «Дервиша». «Подвиг экипажей полярных конвоев отмечен во всем мире и всегда будет примером доблести и мужества ныне живущим и грядущим поколениям!» сказал ректор ГУМРФ.

Перед собравшимися выступили руководитель представи-

тельства Архангельской области в Санкт-Петербурге Наталья Кадашова, исполняющая обязанности заместителя председателя Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики Анна Булатова, председатель Ассоциации профессиональных

образовательных организаций Санкт-Петербурга, член Морского совета при правительстве Санкт-Петербурга, директор Морского технического колледжа Виктор Никитин.

«Архангельск гордится подвигом «Дервиша»! Мы поддерживаем теплые отношения с участниками тех драматических событий. Это ветераны из разных стран — Великобритании, США, Канады, Франции, России. Легендарные

люди, которые показывают нам, как много мы можем достичь, благодаря единству и взаимопомощи!»— сказала Наталья Кадашова.

Виктор Никитин поделился с собравшимися своими воспоминаниями о годах совместной работы в Макаровке с теми, кто были участниками арктического конвоя, а позже — преподавателями в легендарной Макаровке.

Собравшиеся почтили память погибших моряков минутой молчания и возложили цветы к монументу «Памяти морякам полярных конвоев 1941–1945 годов».

В ознаменование юбилея «Дервиша» прозвучал полуденный выстрел из пушки Нарышкина бастиона Петропавловской крепости. Его произвел сын героического участника арктического конвоя стран-союзников Виктор Патрушев в сопровождении ректора Сергея Барышникова, проректора по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой Александра Горобцова и почетных гостей праздника.





