



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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



**«ПРОСПЕКТ ГАГАРИНА»
ОШВАРТОВАЛСЯ В ИМО**
СТР. 2



**«ЧТОБЫ...
ВОПЛОТИТЬСЯ
В ПАРОХОДЫ»**
СТР. 4



ЧТО НАМ СТОИТ ФЛОТ ПОСТРОИТЬ?

После долгого перерыва, вызванного пандемией COVID-19, 21–23 сентября с.г. в Санкт-Петербурге в очном формате прошла 16-я Международная конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов и освоению океана и шельфа «НЕВА-2021». На пленарном заседании «Стратегия развития судостроительной промышленности. Международное сотрудничество» выступил президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

Последствия пандемии затронули все сферы нашей жизни, не стала исключением и отрасль судоходства. Все надеются, что коварный вирус скоро отступит, и мировая экономика перейдет на траекторию уверенного роста. Восстановление в период постпандемии будет неразрывно связано с международной политикой, которую правительства решают проводить в области судоходства. По мнению Международной палаты судоходства (ICS), представляющей интересы судовладельцев и их объединений из 40 влиятельных морских держав, основными задачами для национальных правительств должны стать обеспечение соблюдения глобальных морских правил, разумное применение субсидирования для поддержки восстановления отрасли после пандемии, справедливая политика в области конкуренции, подразумевающая возобновление переговоров в ОЭСР по глобальному соглашению об устранении мер, искажающих рынок судоходства, а также в рамках ВТО по морским транспортным услугам в целях принятия равных обязательств.

До настоящего времени морской транспорт остается одной из немногих отраслей, по которым не сформирован окончательный перечень обязательств. Также, по мнению ICS, национальные правительства должны обеспечивать выполнение обязательств по Конвенции МОТ о труде в морском су-

доходстве, содействовать развитию цифровой трансформации и защиты от кибератак, а также сокращать протекционистские торговые меры. Особое внимание должно быть уделено декарбонизации в соответствии с Парижским соглашением об изменении климата.

Говоря о протекционизме в морском судоходстве, анализ имеющихся данных свидетельствует о следующем: наилучшего результата добиваются те страны, которые применяют принципы экономического стимулирования, а не вводят заградительные меры. Формула успеха проста: общепризнанные в глобальном судоходстве преференции для национальных перевозчиков (каботажные, правительственные, военные грузы и т.д.) при одновременной минимизации административных, законодательных и иных барьеров на национальном уровне.

Речь идет не о каких-либо льготах, а о создании конкурентного режима для национального флага по отношению к иностранным судовладельцам, прежде всего использующим открытые реестры.

Для того, чтобы были сделаны большие инвестиции в новое судостроение или переоборудование судов, судоходная отрасль должна оставаться экономически устойчивой на протяжении длительного времени с горизонтом планирования не менее 10–15 лет.

Алексей Клявин подчеркнул, что в России лучшим примером

применения стимулирующих мер является принятие закона о поддержке судостроения и судоходства, что было сделано на уровне лучших международных практик. В результате принятых мер остановлено бегство судов из-под российского флага, есть положительная динамика как за счет нового судостроения, так и за счет возврата флота из иностранных юрисдикций.

По данным АО «ЦНИИМФ», сегодня совокупный дефлот судов под российским флагом составляет 8,7 млн т. Если бы не были приняты законы о поддержке судостроения и судоходства и о создании Российского международного реестра судов, сейчас совокупный дефлот морского флота под российским флагом мог бы быть на 4,5 млн тонн меньше.

Сегодня первоочередной задачей является сохранение и совершенствование законодательства, направленного на обеспечение эффективной работы флота, что, в свою очередь, будет способствовать загрузке судостроительных предприятий.

«С другой стороны, важной составляющей комплекса стимулирующих мер остается «работа на опережение», включающая в себя господдержку внедрения новых технологий и раннюю имплементацию международных требований, тесную кооперацию между национальными судостроительными предприятиями, конструкторски-

ми бюро и судоходными компаниями», — продолжил президент РПС. К примеру, в 2017 году Международной морской организацией (ИМО) было установлено требование об использовании с 2021 года на судах двигателей, соответствующих Tier III в районах NECA, в 2004 году принята Балластная конвенция, которая предполагает установку на суда балластного оборудования, к сожалению, успехов на этом поприще у нас пока нет.

Вместе с тем Россия не может оставаться в стороне от общемировых тенденций по борьбе за охрану окружающей среды и внедрение современных технологий. Российская палата судоходства считает, что наша судостроительная промышленность может и должна разрабатывать и внедрять свои собственные технологии по снижению негативного воздействия судоходства на природу. Причем эта работа должна начинаться заблаговременно, когда новые экологические ужесточения рассматриваются еще в качестве инициатив в ИМО, чтобы отрасль судоходства, являющаяся капиталоемкой и в этой связи в определенной степени инертной, была готова к новым ограничениям.

У всех на слуху декарбонизация. На сегодняшний день абсолютно ясно, что судовладельцев и портовиков ждут значительные расходы и инвестиции в технологии и оборудование, способствующие выполнению требований

по энергоэффективности и углеродной интенсивности, использования низко- и безуглеродных видов топлива. Одновременно это несет в себе большие возможности для российских производителей. В рамках госпрограммы по развитию судостроения уже выделяются значительные бюджетные средства. По мнению Российской палаты судоходства, отбор научных работ и грантов в судостроении должен происходить в обязательной корреляции с повесткой работы ИМО, тогда у российских разработок появится возможность стать востребованными не только на внутреннем, но и на международном рынке.

Для устранения наших внутренних препятствий необходимо продолжить работу над устранением административных, законодательных и иных барьеров, снижающих конкурентоспособность флота под российским флагом, а также создавать условия для национальных перевозчиков по облегчению их доступа к грузовой базе.

Если флот под национальным флагом получит возможность работать с максимальной эффективностью, если у судовладельца будет уверенность, что новое судно будет обеспечено работой по крайней мере на период его окупаемости, количество заказов на отечественных верфях непременно увеличится. Выиграют все: и судовладельцы, и судостроители, и наша экономика в целом.

НЕВА-2021



Фото «Водного транспорта»

КРУГЛОГОДИЧНО ПО ВОЛГО-ДОНУ

Минтранс считает возможным обеспечение 11-месячной навигации на «Южной подкове».

Минтранс России считает возможным обеспечение 11-месячной навигации на «Южной подкове» (маршрут Астрахань — Ростов-на-Дону). Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом в ходе выставки «НЕВА-2021» сообщил заместитель министра транспорта России Александр Пошивай.

«Проработки, которые мы сделали, показали, что те 19 гидротехнических сооружений (шлюзов), которые там есть, могут быть переведены на круглогодичный режим (11-месячный, с учетом того, что один месяц необходим

для проведения профилактических работ). Есть технологии, которые отвечают на все эти вопросы. Плюс нам необходимо построить три мелкосидящих ледокола, которые будут обеспечивать тяжелую часть навигации на замерзшей поверхности, а также заменить две плотины... и отрегулировать с Росводресурсами уровни воды в Цимлянском водохранилище», — сказал замминистра. Он также добавил, что в будущем, после решения всех вопросов на Волго-Доне, будет возможно рассмотреть обеспечение круглогодичной навигации по всей Волге до Москвы.

И 300 СУДОВ ПО ПЛЕЧУ. ЛИЗИНГОВОМУ!

Лизинговое плечо — более 250 млрд в общей сложности — поможет построить более 300 судов до 2030 года.

Минпромторг рассчитывает построить более 300 судов до 2030 года по программам льготного лизинга. Как передал корреспондент «Водного транспорта», об этом в ходе Международной выставки и конференции «НЕВА-2021» сообщил заместитель министра промышленности и торговли Олег Рязанцев.

«Ключевой фактор — это льготный лизинг. Без этого мы не можем реализовать ни одну программу, это наиболее действенный инструмент, который себя зарекомендовал... Сейчас мы вместе с ГТЛК, коллегами из Минфина и Минэкономразвития по поручению президента ведем работу для того, чтобы привлечь 108 млрд руб. средств Фонда национального благосостояния именно на развитие лизинговых программ. Программа эта будет очень масштабная, до 2030-х годов. При этом мы понимаем, что если мы привлечем средства из

ФНБ, то ГТЛК сможет привлечь такое же количество средств с рынка заемного капитала, плюс 40 млрд руб. из госпрограммы развития судостроения. Вместе это лизинговое плечо, по нашим оценкам, поможет нам построить более 300 судов до 2030 года», — сказал замминистра.

«Спасибо ГТЛК, у нас есть примеры, когда ГТЛК финансирует по льготной ставке проекты, еще не получив бюджетные деньги и соответствующую субсидию. То есть она доверяет федеральному правительству, осуществляет стройку, деньги приходят в следующем году. Так реализовывался, например, проект строительства судов Средне-Невским судостроительным заводом для Красноярска», — добавил Олег Рязанцев.

«Действительно, ГТЛК готова брать на себя первый риск по тем проектам, которые еще не получили государственной поддержки», — отметил со своей стороны глава ГТЛК Евгений Дитрих.

«СОВКОМФЛОТ»

«ПРОСПЕКТ ГАГАРИНА» ОШВАРТОВАЛСЯ В ИМО

«Совкомфлот» представил технологию «зеленых» судов в Международной морской организации.

В Лондоне состоялась встреча руководства СКФ и генерального секретаря Международной морской организации (ИМО) Китака Лима. Группу ПАО «Совкомфлот» представил управляющий директор компании «Совкомфлот (UK)» (Лондон) — член правления ПАО «Совкомфлот» Каллум Лудгейт.

Каллум Лудгейт проинформировал генерального секретаря ИМО о работе, которую ведет СКФ в области снижения антропогенного воздействия на окружающую среду в соответствии с целями ИМО в области декарбонизации морского транспорта и достижению нулевых выбросов к 2050 году. Особое внимание было уделено более чем трехлетнему опыту эксплуатации «зеленой» серии судов СКФ на газомоторном топливе.

В ходе встречи управляющий директор «Совкомфлот (UK)» передал ИМО модель танкера «Совкомфлота» «Проспект Гагарина» — первого в мире крупнотоннажного танкера «Афрамекс», использующего газомоторное топливо в качестве основного.

Модель будет установлена в штаб-квартире Международной морской организации в знак признания усилий, предпринимаемых СКФ в области декарбонизации морского транспорта,

как успешный пример реализации современных инженерных решений в морском судоходстве.

В приветственном адресе, который компания направила по случаю размещения модели танкера «Проспект Гагарина» в ИМО, в частности, говорится: «Использование СПГ в качестве судового топлива является наиболее оптимальным инженерным решением в кратко- и среднесрочной перспективе в рамках действующих международных норм по снижению выбросов в атмосферу при эксплуатации судов».

Опыт эксплуатации «зеленой» серии судов «Совкомфлота» подтверждает, что использование СПГ позволяет сокращать выбросы углекислого газа на 26%, выбросы оксидов серы на 100% и выбросы оксидов азота на 94% ежегодно. За три года эксплуатации судов «зеленой» серии снижение выбросов только углекислого газа составило 64 тыс. тонн — такого объема снижения CO₂ можно достигнуть, если посадить лес из 1,5 миллиона новых деревьев.



Фото с сайта СКФ

ИННОВАЦИИ КАК ЧАСТЬ ДНК

«Совкомфлот» намерен внедрить на свои суда еще не использованные в мире технологии.

Компания «Совкомфлот» является частью общей мировой системы энергетической трансформации и постоянно над этой проблемой работает. Об этом в ходе первого Дня инвестора, организованного компанией в Москве, сообщил генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Мы были первыми в мире, кто на крупнотоннажных танкерах внедрил LNG как основной вид топлива, существенно сократив всю гамму выбросов», — сказал он.

Мы постоянно работаем в плотном контакте с производителями судового оборудования и мониторим все последние разработки. Все потенциальные источники энергии, которые сегодня обсуждают в мире, являются объектом нашего пристального внимания и изучения. Инновации — это часть ДНК нашей компании».

По словам главы «Совкомфлота», в ближайшие 2–3 года компания намерена внедрить на свои суда новые, не использованные еще в мире, технологии. Детали

этого технологического решения Игорь Тонковидов не уточнил.

Комментируя перспективы выполнения мировым судоходным сообществом стратегию ИМО по нулевым выбросам углерода и сокращению выбросов парниковых газов на 50% к 2050 году, Игорь Тонковидов заявил: «Если вы посмотрите кривую снижения выбросов, которая принята на уровне ИМО, то технологических решений ей соответствовать к 2050 году пока не изобретено. Человечеству это только предстоит изобрести».

В КОМБИНАЦИИ ИНЖЕНЕРНЫХ И ОПЕРАЦИОННЫХ РЕШЕНИЙ

К 2025 году более 40 судов «Совкомфлота» будут использовать СПГ в качестве основного вида топлива.

Компания «Совкомфлот» наращивает долю сжиженного природного газа в общем объеме потребляемого флотом топлива. Об этом в ходе первого Дня инвестора, организованного компанией в Москве, сообщил первый заместитель генерального директора, главный операционный директор ПАО

«Совкомфлот» Сергей Поправко.

Если по итогам 2020 года 16% судов компании работали на СПГ, то к 2025 году более 40 судов будут использовать СПГ в качестве основного вида топлива, сказал он.

Помимо перевода судов на СПГ, «Совкомфлот» применяет и другие технологические реше-

ния для снижения экологического воздействия на окружающую среду. Устройства для обеспечения снижения сопротивления в воде дают экономию топлива 5–10%. Оптимизация формы носа и корпуса судна — от 2 до 20% экономии. Оптимизация скорости движения судна и пути следования — 2–50%.

ПРАВКОМИССИЯ

КРУИЗНОМУ ТУРИЗМУ — ЭКОНОМИЧЕСКУЮ МОДЕЛЬ

В России ежегодно может быть организовано в три раза больше морских и речных круизов.

Развитие круизного туризма в России в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» обсудили на первом совместном заседании президиума правительственной комиссии по развитию туризма в России и профильной комиссии Госсовета. Провел его заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко. По его словам, концепция развития круизного туризма будет представлена в Правительство России до 15 ноября, сообщила пресс-служба Правительства РФ.

В заседании приняли участие помощник президента Игорь Левитин, председатель комиссии Госсовета по направлению «Туризм, физическая культура и спорт», губернатор Приморского края Олег Кожемяко, заместитель министра строительства и жилищно-коммунального хозяйства России Юрий Гордеев, заместитель министра финансов Павел Кадочников, заместитель главы Ростуризма Елена Лысенкова, генеральный директор корпорации «Туризм. РФ» Сергей Суханов, а также члены комиссии Госсовета по туризму, ректоры вузов, представители регионов, общественных организаций в сфере туризма и круизных операторов.

Дмитрий Чернышенко отметил, что, несмотря на короткий период навигации, который в среднем длится с мая по октябрь, круизный туризм может значительно повлиять на увеличение внутреннего и въездного туристических потоков.

«Общий объем мирового круизного рынка до пандемии оценивался на уровне 29 миллионов туристов в год, из которых всего 500 тысяч приходится на Россию. Это совсем немного, нам есть куда расти. Российская воднотранс-

портная сеть является одной из самых протяженных в мире. Она составляет 6,5 тыс. км. И наша задача — создать условия для увеличения морских и речных круизов по России, а также навести порядок в действующих ключевых пунктах притяжения: Арктика, Камчатка, Мурманск, Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород», — отметил Дмитрий Чернышенко.

Он также добавил, что наиболее популярными речными круизными маршрутами являются путешествия по Волге и ее притокам. В топ-3 точек старта маршрутов входят Москва (208 маршрутов), Нижний Новгород (84 маршрута) и Санкт-Петербург (76 маршрутов).

«Только благодаря круизному туризму можно увидеть всю самобытность русского народа. Но нам нужна экономическая модель. В свое время все причальные стенки были переданы регионам. Субъекты самостоятельно не могут уделить должное внимание их состоянию. Инфраструктурные кредиты могли бы стать инструментом решения этого проблемного вопроса. Тем самым развивали бы круизный туризм, в том числе создали бы интересные программы для детей», — подчеркнул Игорь Левитин.

Председатель комиссии Госсовета по направлению «Туризм, физическая культура и спорт» Олег Кожемяко подробно остановился на проблематике круизного туризма, в частности правовых, организационных и инфраструктурных вопросах. Все предложения комиссии Госсовета будут погружены в протокол решений по итогам заседания.

На заседании были рассмотрены и вопросы предоставления мер поддержки по развитию ин-

фраструктуры круизного туризма и строительства круизных судов. Вице-премьер обратил внимание регионов, что к этой работе необходимо привлекать инвесторов и проводить реконструкцию причалов и набережных с применением механизмов государственно-частного партнерства.

В России ежегодно может быть организовано в три раза больше как морских, так и речных круизов. Их могут принимать 67 морских портов с перспективной пропускной способностью 11,2 млн пассажиров в год. С учетом протяженности водных путей количество портов крайне невысокое. Требуется увеличить их число в два-три раза и развить систему зеленых стоянок.

«У нас есть мощный ресурс, которым нас наделил президент, — это национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства», его инструменты должны быть комплексно задействованы в продвижении круизного туризма в стране. Инфраструктурный вопрос — один из ключевых. Не менее важным считаю обеспечить доступность круизных туров для граждан, создавать новые интересные маршруты по рекам нашей страны. Отдельно проработать предложения по развитию круизного судоходства на территории Дальнего Востока и Арктики. И представить предложения о мерах поддержки строительства и модернизации круизных судов. Ростуризму отработать со всеми заинтересованными министерствами и ведомствами все вопросы, подготовить в течение полутора месяцев, до 15 ноября, и представить в правительство Концепцию развития круизного туризма до 2024 года», — подытожил Дмитрий Чернышенко.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

РОСТ — НА ЧЕТВЕРТЬ

Красноярский речной порт завершил отгрузку в навигацию-2021.

Из Красноярского речного порта 9 октября отправлена последняя в этом году партия грузов. Ее доставит в Дудинку теплоход «Федор Наянов», принадлежащий Енисейскому речному пароходству.

Всего за навигацию в Красноярском речном порту обработано более 600 судов. Объем грузопереработки превысил показатели прошлого года на 25%. Вид перерабатываемых портом грузов различен: сыпучие и генеральные грузы, оборудование, стройматериалы, техника, запчасти и многое другое для Норильского промышленного района и районов Крайнего Севера.

«Ввиду сезонной работы нашего предприятия основная нагрузка приходится на период навигации. От слаженной и эффективной работы коллектива порта зависит своевременная отгрузка и доставка груза в самые удаленные районы

по Енисейскому бассейну. При увеличении объемов груза в 2021 году порт эффективно перераспределил производственные ресурсы для повышения интенсивности обработки судов, исключил лишние этапы в каждом технологическом процессе», — подчеркнул исполнительный директор Красноярского речного порта Анатолий Немчин.

Работа в порту идет круглогодично: сразу после завершения навигации начинается очередной этап — накопление грузов на следующую навигацию. Также в течение зимнего периода проводится подготовка грузовых площадок, выполняется техническое обслуживание, ремонт техники и оборудования.

Красноярский речной порт — одно из крупнейших в Восточной Сибири и самое крупное грузоперерабатывающее предприятие Енисейского бассейна.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ ВЫПОЛНЕН



Фото с сайта Госкомобеспечения РС(Я)

Отгрузка грузов в Якутии в ходе Северного завоза на 4% превысила плановые показатели.

В Якутии с начала навигации отгружено, по состоянию на 4 октября 2021 года, 1 млн 106,8 тыс. тонн, что составляет 104% от скорректированного плана, доложил председатель Госкомитета по обеспечению жизнедеятельности населения Республики Саха (Якутия) Дмитрий Лепчиков на заседании правительственной комиссии по организации завоза грузов в период навигации.

В настоящее время особое внимание уделяется перевозке

угля. При плане 369,8 тыс. тонн отгружено 347,0 тыс. тонн, или 94% от плана, до пунктов назначения доставлено 327,9 тыс. тонн, или 89%.

Что касается перевозки нефти, отгружено 51,7 тыс. тонн, или 99% от плана, доставлено 48,2 тыс. тонн, или 92%. В пути на судах находится 3,5 тыс. тонн нефти.

План по доставке сельхозпродукции перевыполнен. Так, отгружено 444,4 тонны сельхозпродукции при плане 411,8 тонны.



Фото с сайта rivertravel.net



«ЧТОБЫ... ВОПЛОТИТЬСЯ В ПАРОХОДЫ»

Геннадий Егоров родился в семье профессионального военного моряка в Одессе в 1966 году. В этом прекрасном, цветущем городе у Черного моря прошло его раннее детство. Потом отца перевели по службе на Камчатку, в поселок Вилучинск, и семья Егоровых последовала за ним в совершенно другой мир.

Суровая и величественная природа покорила ум и душу мальчика. Незабываемым стал день, когда впервые с отцом он ступил на палубу военного корабля. Можно только предполагать, какой переворот произошел в его сознании! Сам Геннадий, вспоминая время, проведенное в Вилучинске, говорил, что оно оставило сильные впечатления и впоследствии сказалось на его формировании и выборе будущей профессии.

После выхода в отставку отца Егоровы снова вернулись в родную Одессу, и Геннадий уже здесь окончил с отличием среднюю школу. А дальше перед ним встал

вопросы постигая знания, Геннадий не всегда посещал лекции, чем вызывал удивление, а иногда и раздражение профессоров, но сессии сдавал досрочно, высвобождая время для творчества.

Его научным руководителем, наставником был заведующий кафедрой профессор Козляков — выдающийся ученый по теории прочности. Годы учебы пролетели быстро. Окончив институт с красным дипломом, Геннадий стал аспирантом на кафедре строительной механики корабля. Постепенно наращивая свои знания, он становится исследователем по прочности корпуса корабля.

Закономерным итогом уче-

А через пять лет, в 2000 году, такую же проектную организацию Геннадий Вячеславович создал в Санкт-Петербурге. Непросто было работать в лихие 90-е: скудное финансирование, недостаток заказов на новые суда и т.д. Но к началу двадцать первого века положение начало выправляться.

Благодаря энергии, компетентности, тактичности Геннадия Вячеславовича появились заказы от Морского и Речного Регистров России, договоры с Украинским Дунайским пароходством и другими судоходными компаниями. Это дало толчок в развитии бюро, расширении спектра услуг и работ, что не осталось без внимания



бюро, были завоеваны лидирующие позиции в проектировании гражданских судов. Спектр проектирования значительно расширился.

Были разработаны проекты сухогрузных судов «Нева-Лидер», «Герои Сталинграда», «Гейдар Алиев», «Надежда», «Танаис», наливных — «Балт-Флот», «ВФ Танкер», «Новая Армада», «Белмакс», многофункциональных ледоколов мощностью 22 МВт. Идеальным, концептуальным лидером этих работ был профессор Егоров.

Но не только в судостроение внес свой вклад Геннадий Вячеславович, его вклад в экономику судостроения и судоходства несомненен, что и было наглядно реализовано в проекте RST27, где была увеличена грузоподъемность на 700 тонн по сравнению со старыми «Волгофлотами».

Предметами особой гордости для Геннадия Егорова являлись проекты нового поколения пассажирских теплоходов PV300, паромов различного типа CNF11CPD, CNF19M, CNF18C, морозильных траулеров KMT01, СТ-192.

Вклад профессора Егорова не ограничивался проектированием, он внес значительный вклад

в обучение студентов отраслевых вузов — Одесского университета инженеров морского флота и питерской «Корабелки». Выступал с лекциями перед курсантами и студентами других профильных учебных заведений.

К Геннадию Вячеславовичу пришло и широкое международное признание: он был избран почетным членом Британского общества корабельных инженеров, членом Американского общества морских инженеров, экспертом Международного Конгресса по прочности конструкций корпусов кораблей. Говорят, что талант не может быть односторонним, он всегда многогранен. И Егоров становится историком флота. Его книга «Либерти» — значит свобода — имеет не только историческое значение, но и философский смысл. В его исканиях виден талант исследователя, который посвящен будущим поколениям.

А еще говорят, что наследство — это богатство, а наследие — это будущее. Наследие, которое оставил потомкам профессор Егоров, нам еще предстоит познать и оценить его значение!

Лев Мохов, Навашино
Фото предоставлены МИБ

В честь Геннадия Егорова

Первое многоцелевое сухогрузное судно нового проекта назовут «Конструктор Егоров».

В Навашино на Окской судовой верфи 21 октября состоится закладка килейного первого сухогруза нового проекта RSD71. Судно, спроектированное МИБ, назовут в честь основателя МИБ, доктора технических наук, проектировщика судов и идеолога отечественного судостроения Геннадия Егорова.

Судно будет строиться по контракту с АО «Судоходная компания «Волжское пароходство».

Назначение судна проекта RSD71 — морская и смешанная (река-море) перевозка в одном грузовом трюме генеральных и навалочных грузов.

Главные размерения: длина максимальная — 119,96 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6 м, осадка (в море/в реке) — 4,90 / 3,60 м, дедвейт (в море / в реке) — 7173/4395 т, автономность — 20 суток, объем грузового трюма — 9063 м³.



выбор будущей профессии. Сначала он даже не хотел связывать свою судьбу с морем, но провидение решило иначе, и он поступил в Одесский институт инженеров морского флота на кораблестроительный факультет.

Начиная со второго курса, Геннадий Егоров совмещал учебу с научной работой на кафедре строительной механики корабля. Уже в юности начал раскрываться его конструкторский талант и нестандартное мышление. Являясь человеком образованным, способным и целеустремленным, он начал понимать свое истинное призвание — служение флоту. Лег-

бы в аспирантуре стала защита в 1993 году кандидатской диссертации по оптимизации прочностных решений судов в эксплуатации. Егоров активно совмещал преподавательскую работу на кафедре с командировками на судостроительные заводы и в судоходные компании. В этот период ярко проявились такие его качества, как коммуникабельность, умение общаться с людьми, и в особенности с заказчиками.

Со временем пришло понимание того, что нужно создавать свое проектное бюро, и это произошло в 1995 году. Было учреждено Одесское морское инженерное бюро.

зарубежных морских инженеров. В частности, турецкой фирмы «Палмали», которая заказала команде Егорова новый проект 005RST01 наливного судна. Головной танкер «Армада Лидер», построенный на верфи в Тузле, был сдан в августе 2002 года.

В этом проекте впервые применен ряд передовых технических решений: отсутствие набора в грузовых танках, с наружным набором палуба, полноповоротные винторулевые колонки. Не случайно новый танкер был признан судном года в своем классе. Так начался качественно новый этап в жизни Морского инженерного



Тем временем...

Впервые по Севморпути

Спроектированные в МИБ сухогрузы «Астрол-1» и «Астрол-2» первыми среди судов проекта RSD59 прошли по Северному морскому пути. Суда совершили рейсы в августе — сентябре 2021 года без помощи ледоколов.

Серия судов проекта RSD59 является самой большой на российских верфях. На 1 октября 2021 года в портфеле ГТЛК находится 63 сухогруза проекта RSD59, из них 46 судов уже переданы лизингополучателям, еще 17 — строятся.

В августе 2021 года компания «Астрол» получила разрешение на выполнение рейсов по СМП. Сухогруз «Астрол-1» первым вышел на трассу Севморпути и преодолел более 2200 морских миль по маршруту Архангельск — Диксон — Архангельск.

«Астрол-2» совершил круговой рейс по маршруту Архангельск — Зеленый мыс (поселок Черский, река Колыма) — Архангельск. Общая протяженность маршрута составила более 5000 морских миль, продолжительность — почти 40 суток.

INFUTURE

НАРАЩИВАТЬ ПОТЕНЦИАЛ
ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В Санкт-Петербурге прошла конференция «Внутренние водные пути: стратегический потенциал роста» по проекту INFUTURE.

В рамках выставки «НЕВА-2021» состоялась конференция «Внутренние водные пути: стратегический потенциал роста», организованная ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в рамках программы приграничного сотрудничества Россия — Юго-Восточная Финляндия — ЕС 2014–2020 и проекта «Будущий потенциал внутренних водных путей, INFUTURE».

В конференции приняли участие более 80 представителей бизнеса и властей из России, Белоруссии, Финляндии, Германии, Нидерландов. Мероприятие, организованное ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова при информационной поддержке ИАА «ПортНьюс», проходило в Санкт-Петербурге в смешанном формате: часть участников выступили с докладами и поучаствовали в дискуссии онлайн.

Так как на конференции особое внимание было уделено вопросам развития и модернизации инфраструктуры и решению проблем, ограничивающих объемы перевозок по внутренним водным путям, заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов отметил, что для развития ВВП важно своевременно устранять узкие места, усложняющие движение судов. Для МТК «Север-Юг» и Единой глубоководной системы одним из таких мест является Городецкий участок. «Правительство приняло решение пока решать эту проблему путем строительства дополнительной камеры 15 А к существующему Городецкому гидроузлу и созданием канала между Городцом и Нижним Новгородом на 40-километровом участке. В ближайшие месяцы планируется провести конкурс на проектирование. И до конца 2024 года реализовать этот проект», — поделился планами решения этой проблемы Константин Анисимов.

В свою очередь, заместитель председателя правления Ассоциации водных путей сообщения Финляндии Пекка Коскинен рассказал о мерах, направленных на повышение эффективности перевозок между внутренними портами Сайменской водной системы и морскими и речными портами Европы и России. «За последние годы в развитие и модернизацию инфраструктуры Сайменского канала инвестировано 15 млн евро — в модернизацию нижних шлюзов, еще 75 млн евро — в строительство

двух новых мостов. В ближайшие 5 лет планируется также инвестировать средства в строительство ледокольных судов. Планируется вложить еще 90 млн евро», — рассказал Пекка Коскинен. Его резюме также отразило смысл международного сотрудничества в рамках проекта INFUTURE: «...мы наработали эффективную модель взаимодействия среди экспертов-профессионалов отрасли и считаем, что наш опыт необходимо использовать на постоянной основе для помощи вышестоящим структурам в выработке решений по развитию водных путей наших стран...»

Анна Исаева из Российской палаты судоходства также отметила важность изучения зарубежных проектов и использования международного опыта при выработке аналогичных решений для отечественного внутреннего транспорта.

По результатам исследований в проекте INFUTURE на конференции докладывали партнеры: «Брейв Лоджистикс Ко.» и Ассоциация водных путей Финляндии, Университет прикладных наук Юго-Восточной Финляндии, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, Университет Аальто, компания «Арктиа-СиХау Меритайто». Особый вклад в конференцию внесли также специально приглашенные иностранные спикеры Гунар Платс (Германия), Арьен Минтес и Йорн Болл (Нидерланды), Ричард ван Лире (Нидерланды).

В повестке дня конференции тематика докладов по проекту INFUTURE перемежалась с тематикой развития внутреннего водного транспорта в широком смысле. Так, в рамках конференции обсуждались стратегические инициативы в области развития речных перевозок, в том числе между Россией и Финляндией. По словам руководителя Департамента государственной политики в сфере морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ Виталия Ключева, в настоящее время две соседние страны возобновили диалог на уровне министерств транспорта по двум международным проектам. Один из них — восстановление судоходного пассажирского движения в порт Выборг по внутренним водам Финляндии. Второй — создание круизного туристического маршрута между Россией и Финляндией по трем озерам: Ладожскому, Онежскому и Сайме.

Также подробно обсуждались передовые технологии для развития судоходных ВВП, по которым от имени ФБУ «Администрация «Волго-Балт» выступил Вячеслав Бекряшев.

Владимиром Каретниковым (ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова), в частности, представлена оценка возможности применения передовых навигационных и гидрографических технологий в условиях продленной навигации, исследования по внедрению современных технологических решений, в том числе и цифровых. Другими докладчиками были представлены итоги эксперимента по применению речных плавучих навигационных знаков инновационной конструкции, способных сохранять свои технические и эксплуатационные свойства при условии круглогодичной навигации.

Концептуальные проекты судов внутреннего плавания для Саймы и Волго-Балта стали еще одной важной темой, обсуждаемой в рамках конференции. Генеральный директор ООО «Морское инженерное бюро — СПб» Александр Егоров поделился информацией о современных трендах в проектировании речных судов в России и за рубежом. Также он остановился на проектах и основных технических характеристиках универсальных сухогрузов, которые его компания разработала и испытала совместно со специалистами ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова.

Университет Аальто (Фанг Ли) рассказал о проектах универсальных сухогрузов для работы на Сайменском канале, разработанных в рамках проекта INFUTURE. Представитель «Акер Арктик Технолоджи Инк.» (Финляндия) Алексей Штрек рассказал о проектах новых судов для более эффективного судоходства на внутренних водных путях в ледовых условиях.

Помимо этого на конференции обсуждались вопросы государственного регулирования и поддержки речной отрасли, международного сотрудничества в речном судоходстве и подготовки кадров для отрасли.

Подводя итоги конференции, проректор по научной и инновационной деятельности ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Татьяна Пантина отметила, что участники мероприятия пришли к единодушному мнению: возможности и желание наращивать потенциал применения внутреннего водного транспорта есть. «Необходимо продолжать совместную работу, и, несмотря на наличие перечисленных проблем, преодолевать их путем диалога, совместных встреч. Так, шаг за шагом, намечая планы и решая проблемы, в т.ч. в рамках проектов программы приграничного сотрудничества, можно выстраивать взаимовыгодные отношения», — резюмировала Татьяна Пантина.

МАРШРУТЫ



Фото с сайта АНО «Остров фортов»

НА «ОСТРОВ ФОРТОВ»

Водным маршрутом между Петербургом и Кронштадтом за навигацию воспользовались более 23 тыс. человек.

Завершился первый навигационный сезон на новом маршруте, соединившем «Сенатскую пристань» в центре Санкт-Петербурга с причалом форта «Петр Первый» на территории туристско-рекреационного кластера «Остров фортов». За четыре месяца компанией «Нева Тревел» было выполнено 784 рейса с использованием скоростных модернизированных судов «Метеор». Несмотря на все ограничения, связанные с пандемией коронавирусной инфекции COVID-19, маршрутом воспользовались 23066 пассажиров.

«Поездка на «Метеоре» — это быстрый и комфортный вариант добраться до «Острова фортов» из центра Санкт-Петербурга. Мы приложили много усилий к тому, чтобы не только организовать регулярное водное сообщение с Кронштадтом, но и повысить его доступность для потребителей. В то время как цены на билеты по основным направлениям росли, мы, напротив, сделали 25-процентную скидки на билеты. Она действовала до самого конца сезона. Пассажиры оставили массу позитивных отзывов, востре-

бованность и перспективность маршрута очевидна. Вместе с нашими партнерами мы продолжим работать над его развитием», — говорит руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу.

Кроме того, музейно-исторический парк «Остров фортов» этим летом предлагал морскую экскурсию на комфортабельных двухпалубных теплоходах класса «Москва» вокруг пяти кронштадтских фортов. В их числе «Кроншлот», «Петр Первый» и «Император Александр Первый», где этой осенью начинаются реставрационные работы и которые привлекают большое внимание общественности как объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО. А также «Павел Первый», уже почти 100 лет лежащий в руинах после взрыва на складе боеприпасов, и «Милютин», который в свое время был одним из лидеров по боевой мощи и вооружению среди фортов Кронштадта. За все время работы причала «Остров фортов» было выполнено 662 рейса по маршруту «Форты Кронштадта». Экскурсию посетили 15714 человек.

НЕВСКИЙ МАРШРУТ

Новым водным маршрутом «Невский маршрут» в Санкт-Петербурге за первый месяц воспользовалось более 2,5 тыс. человек.

В Санкт-Петербурге запустили регулярный кольцевой маршрут водного общественного транспорта «Невский маршрут», который связал между собой шесть причалов: «Петропавловская крепость — Мытнинская набережная», «Летний сад», «Петровская набережная», «Арсенальная набережная», «Кунсткамера», «Адмиралтейство». За первый месяц работы нового маршрута перевезено более 2,5 тыс. человек.

«Мы рады, что в сложное для экономики и транспортной отрас-

ли время запуск нового маршрута состоялся. Нам бы хотелось, чтобы постепенно маршрут стал более востребован у петербуржцев. Мы постарались учесть предыдущий опыт организации городских водных маршрутов и пожелания горожан», — сказала директор СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» Александра Бахмутская.

Проект организован Ассоциацией владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга по инициативе Комитета по транспорту и Комитета по туризму.



Сайменский канал, Финляндия. Фото: Кирилл Бахметьев. saimaankanava.info



ИНФРАСТРУКТУРА



Фото пресс-службы Комплекса городского хозяйства города Москвы

ОЧИСТИЛИ И УГЛУБИЛИ

Завершены работы по очистке и углублению акваторий 32 причалов в Москве.

В Москве городские службы завершили работы по очистке и углублению акваторий 32 столичных пассажирских причалов. «Специалисты комплекса городского хозяйства провели гидротехнические работы по очистке 26 причалов и углублению акваторий еще шести. Необходимость таких работ вызвана загрязнением дна реки крупным бытовым мусором и металлоломом, что может привести к повреждению теплоходов и негативно повлиять на безопасность пассажирских перевозок», — сообщил заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков.

Городские службы провели гидротехнические работы у причалов и пристаней: Зарядье, Патриарший, Новоспасский Мост, Сибиловская Набережная, Большой Каменный Мост, Большой Устьинский Мост, Кленовый Бульвар, Марьино, Захарково, Андреевский,

Кутузовский, Сетунь, Братеево, Коломенское, Крымский Мост, ЦПКиО, Милицейский, Фрунзенская Набережная, Крылатское, Кунцево, Верхние Мневники, Лужники — Северный, Фили, Воробьевы Горы, Печатники, Гостилица «Украина», Лужники — Центральный, Третьяковский, а также у трех причалов Воробьевской и Андреевской набережных.

Перед началом очистки акваторий водолазы обследовали дно. «Работы велись с баржи, оборудованной краном для извлечения крупного бытового мусора. В более сложных мероприятиях по углублению дна было задействовано судно, оснащенное специальным ковшом для подъема грунта и иловых отложений на борт», — рассказал Петр Бирюков.

Глава комплекса городского хозяйства добавил, что впервые работы по очистке и углублению дна в Москве были проведены в прошлом году при масштабной реконструкции причалов Северного речного вокзала.

В БУТАКОВСКОМ ЗАЛИВЕ

В Левобережном районе Москвы планируют построить грузовой порт со всей сопутствующей инфраструктурой.

Грузовой порт планируют построить в Бутаковском заливе Химкинского водохранилища на территории Левобережного района Москвы. «Интерфакс» цитирует руководителя градостроительного бюро Master's Plan Юлию Зубарик: «Проектом планировки предусмотрено строительство грузового речного порта со всей сопутствующей инфраструктурой. На его территории будут размещены различные производственные и административные объекты, зоны погрузки

и разгрузки. Общая площадь застройки составит 15 тыс. кв. м».

По ее словам, также здесь намечено обустроить площадки хранения и распределения строительных сыпучих грузов и портальные краны типа «Альбатрос» или «Кировец».

«Кроме того, планируется привести в порядок всю прилегающую территории, высадить кустарники и деревья, а также реконструировать дороги, ведущие к месту будущего порта», — добавляет Юлия Зубарик.

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

ГЛАВНОЕ — БЕЗОПАСНОСТЬ И БЕСПЕРЕБОЙНОСТЬ

Руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Олег Шахмарданов рассказал о состоянии главного судоходного пути столицы и поделился планами по его развитию.

— Олег Юнусович, вы недавно вступили в должность руководителя ФГБУ «Канал имени Москвы». Поделитесь впечатлениями.

— Канал имени Москвы обеспечивает Москву и Подмосковье водой, семь гидроэлектростанций дают электроэнергию, осуществляют как грузовые, так и пассажирские перевозки, активно развивается туризм. Работники Учреждения и я в том числе в первую очередь несем ответственность за то, чтобы движение по Каналу было безопасным, бесперебойным и комфортным для всех желающих. Для этого необходимо



привести все гидротехнические сооружения в нормальное техническое состояние. Достигается это проведением масштабной реконструкции и капитальными ремонтами объектов инфраструктуры.

— На данном этапе есть понимание, что конкретно нужно сделать?

— Да, понимание есть. Скажу больше: многое уже сделано и много предстоит сделать. К примеру, мы проводим обследование железобетонных конструкций московских шлюзов № 7 и № 8. Начата работа по оснащению канала № 294 Тушинского РГС инженерно-техническими средствами транспортной безопасности и охраны. Также активно выполняются реализуемые проекты: реконструкция гидроузла № 3 в городе Яхроме; проводится проектирование для последующей реконструкции гидроузла № 2, сейчас на этом объекте ведутся инженерные обследования стен камеры шлюза. В ближайшее время предстоит реконструкция гидроузла Перерва и Карамышевского гидроузла,

а также капитальные ремонты на гидроузле № 6 Канала имени Москвы и московских гидроузлах Софьино, Фаустово и Северка.

— Учитывая масштаб работ, не возникает проблем с финансированием?

— «Канал имени Москвы» — организация, подведомственная Федеральному агентству морского и речного транспорта и Министерству транспорта Российской Федерации, а руководители там отлично понимают, насколько важен московский канал для общей транспортной инфраструктуры России и для экономики страны в целом. Мы всегда работаем в тандеме с нашими коллегами на более высоком уровне, постоянно обмениваемся информацией, обосновываем необходимость финансирования. Наше руководство, в свою очередь, не оставляет без внимания запросы и помогает реализовывать задуманные проекты. К сожалению, все и сразу сделать невозможно, но здесь во главу встает вопрос выбора: что первостепенно, а что вторично...

ИНСПЕКЦИЯ

И ПУТИ, И ФЛОТ

В филиалах ФГБУ «Канал имени Москвы» завершаются инспекторские осмотры водных путей.

Инспекторский осмотр проводят смешанные комиссии, состоящие из представителей технических служб управления учреждения, специалистов филиалов, а также с привлечением представителей Ространснадзора.

За период проведения инспекторского осмотра с 24 мая по 21 сентября в 5 филиалах осмотрено 1128 км водных путей и 47 единиц флота. Комиссиями инспекторского осмотра проводился контроль содержания судов технического флота экипажами, а также оценка работы экипажей по ведению судовой документации и выполнению обязательных требований. Был проведен контроль габаритов судовых ходов, расстановки, действия и содержания береговых и плавучих навигационных знаков, достоверность передаваемой информации о путевых условиях плавания.

Из 47 осмотренных единиц флота 39 единиц получили оценку «отлично»; 8 единиц — «хорошо».

Судовая документация на судах в основном ведется правильно. Процедуры, предусмотренные документацией системы управления безопасностью судов, комсоставом выполняются. Предписания и замечания контролирующих органов на судах устраняются в установленные сроки.

Из-за введения дополнительных ограничений на территории Центрального федерального округа, направленных на борьбу с распространением коронавирусной инфекции, проведение инспекторских осмотров в ряде филиалов было перенесено на более поздние сроки.

Так, в период с 13 по 17 сентября проводился инспекторский осмотр водных путей и флота на участке, обслуживаемом Московским районом гидротехнических сооружений. Инспектирование проводилось под руководством первого заместителя руководителя ФГБУ «Канал имени Москвы» А. В. Андросова при участии сотрудников технических служб управления учреждения и руководства Московского РГС, а также с привлечением представителей Центрального УГРН Ространснадзора.

На осмотренных участках рек Москва и Ока проведен контроль действия навигационных огней и знаков как в дневное, так и в ночное время, а также соответствия их расстановки утвержденным схемам. Все береговые и плавучие навигационные знаки находятся на штатных местах и в полной мере обеспечивают безопасные условия судоходства как в дневное, так и в ночное время.

Производство путевых работ в основном организова-

но согласно утвержденному производственно-оперативному плану. Обстановочные бригады Московского РГС производят обслуживание водных путей в соответствии с графиками объезда участков или, в особых случаях, по диспетчерскому распоряжению. Выявленные неисправности в работе средств навигационного оборудования устраняются обстановочными бригадами незамедлительно. Аварий и транспортных происшествий с транзитным флотом по причине неудовлетворительного содержания обстановки пути не отмечено.

Дноуглубительные работы по поддержанию габаритов судовых ходов проводятся согласно инструкции по землечерпательным работам. Плановые материалы, наряд-задания на выполнение дноуглубительных работ на земснаряде имеются, рабочие и вахтенные журналы ведутся в основном правильно.

Русовые изыскания изыскательской партией Московского РГС производятся оперативно и в достаточном объеме. Новая техника для производства изыскательских работ специалистами ИРП освоена в достаточной степени.

Завершение инспекторских осмотров водных путей и флота Учреждения в навигацию 2021 года намечено на конец октября.





Фото Кристины Ткачевой

ТРИ КАПИТАНА

В зимнюю навигацию 2020/21 ледоколы Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» провели больше 3,5 тысячи судов в три порта — Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог. В межнавигационный период «Капитан Демидов», «Капитан Мошкин» и «Капитан Чудинов» проходят плановое обслуживание и ремонт.

Корреспондент «Водного транспорта» побывала на трех линейных ледоколах Азовского бассейнового филиала и узнала, насколько экипаж и суда готовы к новой ледовой навигации, а также чему их научил прошлый сезон.

«КАПИТАН ДЕМИДОВ»

«В следующем году нашему судну будет 38 лет. Чаще всего из строя выходят трубопроводы, их и меняем в межнавигационный период. Раз в пять лет — подтверждение квалификации. Это большой ремонт: ледокол поднимают в док, проверяют винто-рулевой комплекс, по результатам замеров меняют листы металла на корпусе. Мы же работаем в очень агрессивной среде», — говорит капитан Владимир Лаврешин.

Владимир Лаврешин на ледоколе с 1998 года. Дольше него на «Капитане Демидове» работает только один человек — старший электромеханик Алексей Калаганов, ветеран флота.

«Я начинал третьим электромехаником, это было в 1997 году. Помню, когда впервые попал на экскурсию на ледокол, для меня это был шок. Сколько здесь потребителей энергии, какая электронасыщенность! А сейчас сам слежу за всеми параметрами нашей мощной электростанции. Если что-то выходит из строя, загорается лампочка, срабатывает звонок», — рассказывает старший электромеханик.

Механики и электромеханики — одни из самых важных людей на ледоколе, ведь без них вся эта огромная машина просто не могла бы полноценно работать. Алексей Калаганов вспоминает, как в самые первые годы на Дону ледокол за всю зимнюю навигацию проводил около 100 судов, а в наше время ежедневно формируются караваны по 40 единиц.

Все три линейных ледокола Росморпорта работают вместе, они построены по одному проекту, могут выполнять одну и ту же работу и заменять друг друга. Но при этом есть и разделение территорий. Так, «Капитан Демидов» чаще всего сопровождает суда по Азово-Донскому морскому каналу (АДМК).

«Тут, конечно, своя специфика работы. Канал узкий, ширина всего 70 метров, осложняют условия ветер и дрейфующий лед. Там, где мы идем, гарантированные глубины поддерживаются на уровне 4 метров. Но сразу за бровкой очень мелко. Бывают ситуации, что лед начинает выдавливать теплоход на мель. Тут очень важно вовремя среагировать и помочь судну», — объясняет капитан.

Зимой на АДМК устанавливается одностороннее движение, так как во льдах очень сложно разойтись. Идти навстречу каравану может только ледокол. По словам Владимира Лаврешина, работа в море — это риск, во льдах — двойной риск, а в караване — тройной.

«КАПИТАН МОШКИН»

Если «Капитан Демидов» сопровождает караваны по АДМК, то «Капитан Мошкин» традиционно работает на порт Таганрог — с 1996 года.

«В Таганрог мы водим не караваны, а по два-три судна обычно, максимум — пять. Дело в самом порту, он маленький, причальных стенок не много. Плюс — здесь нет, как, например, в Ростове-на-Дону, рейда. Поэтому сухогрузы ждут нас у точки формирования», — рассказывает второй помощник капитана Алексей Кривосудов.

Алексей на ледоколе попал матросом сразу после окончания Омского речного училища.

«Когда еще учился, у нас в Омске ходил другой ледокол — «Ка-

питан Чудинов», это было мое первое судно, но потом его забрали в Ростов-на-Дону. После учебы я переехал на Дон, женился, так и остался здесь. На «Капитане Мошкине» я с 2000 года», — говорит Кривосудов.

Таганрогский залив мелкий, остывает быстро и замерзает каждый год. По словам моряков, работающих на ледоколах, важную роль в безопасности проводок играет возраст судов и опытность команды. Очень многое зависит от того, кто находится на мостике. Например, следуя друг за другом, сухогрузы должны сохранять определенное расстояние, чтобы расчищенный ледоколом канал не затянуло. Но некоторые судоводители боятся идти близко к другому судну, держатся подальше. В итоге — не все успевают пройти по чистой воде, кого-то отсекает дрейфующий лед.

В межнавигационный период у «Капитана Мошкина» такой же ремонт, как и у «Капитана Демидова»: меняют трубопроводы, обновляют краску на корпусе. Оба ледокола до начала зимней навигации стоят на ООО «РОСТ».

Прошлый сезон для «Капитана Мошкина» начался не очень удачно: ледокол в акватории порта Ростов-на-Дону столкнулся с теплоходом «Дельта». Но благодаря слаженной работе команды удалось минимизировать потери и риски, а на судоремонтном заводе «Моряк» судно быстро восстановили и вернули в строй.

Вообще на каждом ледоколе Росморпорта ежемесячно проходят самые разные учения, будь это пожарная тревога, условное столкновение, борьба с водой или разливом нефтепродуктов, спасение человека или оставление судна.

«КАПИТАН ЧУДИНОВ»

У «Капитана Чудинова» в 2021 году по графику подтверждение класса, поэтому ледокол

стоит отдельно от своих «товарищей» — на судоремонтном заводе «Моряк». Здесь он провел уже больше месяца. Осматриваются основные части судна, все механизмы предъявляются в разобранном виде.

Корпус ледокола окрашен специальной краской в яркий оранжевый цвет.

«Вообще у «Чудинова» изначальный цвет был синий, немного грязноватый. Но из-за такого оттенка он был не очень заметен во льдах. Поэтому, когда я получил ледокол в свое распоряжение, попросил его перекрасить в яркий оранжевый сигнальный цвет. Таким образом, моряки с других судов сразу понимают, что идет ледокол», — рассказывает капитан Александр Юдин.

В зимнюю навигацию «Капитан Чудинов» работает чаще всего на обеспечение Таганрогского проходного канала. При сильном ледообразовании ледокол по большей части находится в морской зоне. «У нас даже многие члены экипажа — не речники, а именно моряки», — уточняет капитан.

Сам Александр Юдин большую часть своей карьеры провел на Дальнем Востоке. Возил лес в Японию, ходил до Австралии и Кореи. В Ростовской области оказался из-за болезни матери, чтобы быть поближе к ней, помогать. Какое-то время был лоцманом, меньше чем за три года провел 224 парохода.

«Я-то привык к глубинам по 19–20 метров. А тут по реке идешь, глубина 3,9 метра, а осадка судна 3,5 метра, и понимаешь, что между сухогрузом и дном всего каких-то 40 сантиметров. Но справедливости ради стоит сказать, что и грунт здесь в Ростовской области отличается от того, который на Дальнем Востоке. Там скалы, здесь ил и песок», — поясняет Александр Борисович.

На ледоколе впервые Юдин оказался в 2010 году: отработал

навигацию в качестве старшего помощника на «Капитане Мошкине». А уже 1 июля 2011-го принял в качестве капитана ледокол «Капитан Чудинов». Костяк команды, 8 человек, пришли на судно в тот же год, что и капитан.

«У каждого есть причина, почему он работает на ледоколе. Кто-то, как и я, здесь по семейным обстоятельствам, кто-то просто привык. А еще у нас очень творческая работа. Если на коммерческом флоте не бывает никаких отклонений, ни шага влево, ни шага вправо, то ледокол может и за бровку выйти. Свобода действия, душа отдыхает», — улыбается капитан.

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

«Я когда на пенсию пойду, попрошусь в «Седовку» (Институт водного транспорта им. Седова. — Прим. автора), буду там ледокольные проводки преподавать», — говорит капитан.

Юдин, как и его коллеги, не жалуется на старый флот. Часто в документах у какого-нибудь сухогруза указаны одни параметры, а на деле — совсем другие.

«Вот я говорю им: держим в караване семь узлов. Капитаны обещают, что так и будет. Мы начинаем движение, и я вижу, что какое-нибудь судно больше пяти с половиной не может выжать. Или не может преодолеть мелкобитый лед, приходится брать на буксир. Конечно, флот обновляется, стало больше новых судов, но и старые-то никуда не деваются. Но как бы то ни было, наша задача — всем помогать и обеспечивать навигацию», — говорит капитан.



«Капитан Чудинов». Фото предоставлено Росморпортом



«Капитан Мошкин». Фото предоставлено Росморпортом

КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта правительства Костромской области

РЕАНИМИРУЮТ ПОРТ

В Костромской области в восстановление грузового речного порта инвестируют более 400 млн руб.

Костромской грузовой речной порт не работает почти 20 лет. Комплекс находился в федеральной собственности, частично сдавался в аренду предпринимателям. Чтобы восстановить деятельность предприятия, по поручению губернатора Сергея Ситникова решен вопрос о передаче порта на баланс региона.

Для восстановления грузового речного порта принято решение о создании совместно с частным инвестором акционерного общества. Регион получит блокирующий пакет акций. Участие в проекте примет инвестор из Санкт-Петербурга, который намерен вложить более 400 млн руб. в модернизацию инфраструктуры,

закупку техники, строительство логистического центра.

Глава региона Сергей Ситников поручил администрации Костромы и Костромского района обеспечить резервирование земельных участков для расширения территории речного порта.

Через речной порт в Костроме отправлять и принимать грузы смогут предприятия дорожной, деревообрабатывающей, строительной и сельскохозяйственной отраслей, в том числе из соседних регионов. Инфраструктуру грузового речного порта планируется использовать для поставки большого количества нерудных материалов при строительстве второго моста через Волгу и дороги в обход Костромы.

ПСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА ТАЛАБСКИЕ ОСТРОВА

В Псковской области на маршрут до Талабских островов в навигацию-2022 выйдут два новых катера.

В Псковскую область будут поставлены два 30-местных катера для организации пассажирского сообщения и повышения транспортной доступности Талабских островов. Закупка судов осуществлена по проекту «Общее Чудское озеро-2» в рамках реализации программы приграничного сотрудничества «Россия — Эстония» на период 2014–2020 годов.

Оба катера успешно прошли испытания в Костроме. Проверка состоялась при участии представителей администрации Псковского района и завода-производителя судов. Катера укомплектованы в соответствии с техническим заданием. В настоящий момент они опломбированы и готовятся к отправке.

Движение катеров по маршруту начнется в навигационный период 2022 года.

Напомним, ранее в деревне Толбича Псковского района начато строительство причала для обслуживания двух муниципальных катеров с понижающим понтоном для учета уровня воды

в водоеме в реке Толба. Дополнительно к причалу монтирован понтон для небольших лодок на 30 парковочных мест. Еще две подобные конструкции установлены на островах Залита и Белов.

Талабские (Залитские) острова находятся в юго-восточной части Псковского озера, в 25 км к северо-западу от Пскова. Три острова популярны для паломнического, светского и экотуризма. Программа приграничного сотрудничества «Россия — Эстония» на период 2014–2020 годов направлена на развитие приграничного сотрудничества между Российской Федерацией и Эстонской Республикой в целях содействия социально-экономическому развитию в регионах по обе стороны общих границ.

До навигационного периода 2022 в деревне Толбича будет завершено благоустройство территории причала, а также обустройство дополнительной площадки площадью 600 кв. м с покрытием из брусчатки для проведения мероприятий.

УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ДЛЯ РАЗВИТИЯ КРУИЗНОГО РЕЧНОГО ТУРИЗМА

Ульяновская область намерена сформировать новые туристические водные маршруты.

Проекты по улучшению речной инфраструктуры обсудили на совещании по развитию акватории Волги с участием главы Ульяновской области Алексея Русских.

«Волга — это одно из главных богатств Ульяновской области, но, к сожалению, на данный момент мы это используем не полностью. В хорошие времена к нам заходило более 300 судов, на сегодняшний день эта цифра ниже 100. У региона большие перспективы, и мы ставим перед собой масштабные задачи. Необходимо обеспечить регион современной транспортной речной инфраструктурой», — отметил глава региона.

В планах укрепление склонов, создание набережной и реконструкция портовых зон, а также формирование новых туристических маршрутов. Все это обеспечит дополнительный приток туристов в регион.

Развитие речного туризма — одно из важных направлений развития региональной туристической сферы в рамках реализации национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». Областной центр включен в логистику круизных туристиче-

ских направлений, осуществляемых на длинные дистанции по маршрутам: Москва — Самара, Москва — Астрахань, Нижний Новгород — Самара, Нижний Новгород — Саратов и другие. Также организованы круизные пассажирские перевозки на короткие дистанции по маршрутам Ульяновск — Нижний Новгород, Ульяновск — Саратов и т.д.

По словам директора регионального Агентства по туризму Дениса Ильина, в первую очередь внимание будет уделяться снижению цены для судоходных компаний. Вторым направлением

являются межрегиональные перевозки класса «Метеор».

«Мы провели переговоры с соседними регионами, обговорили возможность запуска «Метеоров» по маршруту Казань — Ульяновск — Самара и в обратном направлении», — рассказал он.

Кроме того, большое значение для развития круизного речного туризма на территории Ульяновской области имеет включение региона в состав участников крупного межрегионального туристского проекта «Великий Волжский путь» с трехдневной программой пребывания.



Фото с сайта правительства Ульяновской области

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЛОКАЛИЗОВАЛИ И ЛИКВИДИРОВАЛИ

На акватории Дона прошло командно-штабное учение по ЛАРН.

Командно-штабное учение органов управления, сил и средств ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» по теме локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов, возникшего при производстве грузовой операции, прошло в затоне Константиновских ремонтно-механических мастерских. В учении приняли участие руководящий и командный составы ФБУ «Азов-Дон», экипажи теплохода «ОСП-1» и речной нефтеналивной баржи «НТ-101», а также караванная служба Константиновских РММ.

В ходе учения оценивалась выполнимость мероприятий Плана по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепро-

дуктов в зоне ответственности Администрации, судовых планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью.

По легенде учений, при передаче топлива с теплохода «ОСП-1» на баржу «НТ-101» в результате разгерметизации шланговой линии произошел разлив нефтепродуктов в акваторию Константиновского затона. Капитан теплохода «ОСП-1» после оценки количества вылившегося за борт нефтепродукта и размера пятна передает информацию о ЧС в диспетчерскую службу управления движением флота и службы эксплуатации ВВП. Силами экипажей «ОСП-1», баржи «НТ-101» и караванной службой Константиновских РММ с помощью судовых

шлюпки был организован обвод пятна боновым ограждением, имеющимся на судне. Пятно удалось удержать в Константиновском затоне. После локализации разлива произведена обработка пятна сорбентом и сбор остатков нефтепродукта.

По итогам учения готовность органов управления организации КЧС и ОПБ, диспетчерских служб Азово-Донской бассейновой администрации к действиям в чрезвычайной ситуации признаны эффективными. Проверка качества функционирования и устойчивость системы оповещения, средств связи в условиях чрезвычайной ситуации показала свою действенность и оперативность передачи информации.



Фото с сайта Росморречфлота

ЯКУТИЯ

ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ

За полтора месяца реализации проекта «Чистая Арктика» волонтеры ЛОРП очистили свыше 60 га земли.

На грузовом терминале «Нижний Бестях» с баржи «М-53» ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» прошла выгрузка металлолома, собранного в Арктической зоне. ЛОРП является официальным партнером федерального проекта «Чистая Арктика» и принимает непосредственное участие в перевозке, переработке и дальнейшей передаче собранного в Арктике металлолома «Железным дорогам Якутии».

АО «ЖДЯ» доставит груз в контейнерах в Комсомольск-на-Амуре на завод «Амурсталь» для переплавки.

Генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов отметил, что участие пароходства в проекте по очистке Арктической зоны республики является ответственной работой по наведению порядка в Арктике. «Экологиче-

ское благополучие Арктики — это будущее нашей страны. В настоящее время правительством страны



Фото с сайта ЛОРП

проводится работа по развитию арктических территорий. При этом экологическая безопасность и очистка Арктики — необходимое условие. Наш коллектив не только поддержал проект «Чистая Арктика», но и стал его официальным партнером» — сказал Сергей Ларионов.

Напомним, идея по комплексной очистке Арктики принадлежит капитану ледокола «50 лет Победы» Дмитрию Лобусову и капитану ледокола, Герою Труда России Геннадию Антохину.

За полтора месяца активной реализации проекта волонтеры «Чистой Арктики» очистили свыше 60 га земли. Работа продолжается. На субботники выходят сотни местных жителей.

Также масштабные мероприятия готовятся в Коми, Карелии, Мурманской и Архангельской областях.

ЯНАО

ПОРА НА «ЗИМНИЕ КВАРТИРЫ»

В Салехард из Костромы пришли два водометных катера КС-162 «Роман Ругин» и «Петр Хатанзеев».

Два пассажирских водометных катера КС-162, приобретенные по поручению губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрия Артюхова, пришли в Салехард из Костромы. Об этом сообщает пресс-служба правительства округа.

Каждый катер рассчитан на 44 места, из них 8 — для маломобильных пассажиров.

Отмечается, что суда оптимально подходят для северного климата: могут пройти 600 км без дозаправки, развивают скорость до 40 км/час. Катера оснащены системой отопления в рубке, пассажирском салоне и санузеле. Небольшая осадка позволит катерам ходить по

мелководным протокам Оби и принимать пассажиров на борт даже с необорудованного берега.

По словам начальника отдела развития водного транспорта окружного департамента Алексея Костогрыза, в навигацию следующего года суда выйдут на установленные маршруты, которые в настоящее время определяются.

В ближайшее время будут

проведены ходовые испытания с проверкой узлов и агрегатов на предмет исправности и работоспособности. После этого катера законсервируют до следующего лета.

Катерам присвоены имена выдающихся ямальцев — Романа Ругина и Петра Хатанзеева.

К концу года в ЯНАО придут два судна на воздушной подушке «Нептун 23».



Фото с сайта правительства ЯНАО

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПЕРЕД ПЕЧАТЮ — ОПЛАВЫВАНИЕ

Переизданная бумажная карта Оби охватывает участок реки протяженностью 558, 4 км водного пути.

Сотрудники службы картографии и изыскательских работ ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпути» и специалисты ЯНОУВПиС завершают работу по переизданию бумажной карты от города Салехард до устья реки Обь.

За прошедшие с момента последнего переиздания карты 15 лет изменились методы, программное обеспечение и сам подход к переизданию карты.

Настоящая карта охватывает участок реки Обь, в том числе протоку Хаманельская Обь, Большую Наречинскую Обь, Надымскую Обь, Звягинское Зерло и т.д. общей протяженностью 558, 4 км водного пути.

Одним из завершающих этапов переиздания было оплавы-

вание карты, которое выполнялось в августе 2021 года на теплоходе «Лиман». В результате этого этапа работ были исключены оставшиеся пробелы по судоходной обстановке и внесены окончательные изменения. В настоящее время работа над картой подходит к завершению, вносятся окончательные правки по результатам оплаывания.

Затем материалы будут отправлены на окончательную камеральную проверку и редактирование в картографический центр на базе ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

После прохождения камеральной проверки карта будет отпечатана в уже привычном для пользователей Обь-Иртышского бассейна

формате (с твердым переплетом и книжной ориентацией листов), с нанесенной на листы координатной сеткой. Таким образом, к началу навигации 2022 года бумажная карта реки Обь будет доступна для судовладельцев.



Фото предоставлено пресс-службой «Обь-Иртышводпути»

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта Росморречфлота

РАСХОДЫ СОФИНАНСИРОВАЛИ

С перевыполнением плана завершены дноуглубительные работы в Обском бассейне.

ФБУ «Администрация Обского БВП» в рамках выполнения государственного задания в навигацию-2021 проводила дноуглубительные работы для обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов. Всего с начала навигации проведено 70 работ на 60 перекатах, извлечено 3,75 млн кубометров грунта — это 100,6% от навигационного плана.

Работы проводились 7 единицами дноуглубительной техники (землесосной и черпаковой) общей технической производительностью 9700 м³/час.

Кроме того, работы по землерпанию проводились в рамках Соглашения о предоставлении субсидии федеральному бюджету из бюджета Алтайского края на софинансирование обязательств по содержанию внутренних водных путей, расположенных в границах

Алтайского края. К завершению дноуглубительных работ в навигацию-2021 разработано 1,33 млн кубометров грунта, в том числе на транзите — 1,26 млн кубометров, что составляет 107,8% от плана (1229 тыс. кубометров). Разработано 35 прорезей на 29 перекатах.

Основной объем работ в эту навигацию (1,65 млн кубометров грунта) пришелся на участок р. Обь — устье Томи — остановочный пункт Соснино, по которому шли большие барже-буксирные составы, перевозящие грузы в Ханты-Мансийский автономный округ и районы Крайнего Севера.

Из-за неблагоприятной гидрометеологической ситуации, сложившейся в навигацию-2021, завершение дноуглубительных работ шло при рекордно низких уровнях воды.

ТАЙМЫР

ПО ЕНИСЕЮ И ХАТАНГЕ

На Таймыре за летнюю пассажирскую речную навигацию перевезено 7 тыс. пассажиров.

На Таймыре подвели итоги пассажирских перевозок водным транспортом на территории района в летнюю речную навигацию 2021 года. Перевозки осуществлялись по руслам рек Енисей и Хатанга и их притокам, а также в бухте Портовой городского поселения Диксон. По итогам летней речной навигации перевезено порядка 7000 пассажиров.

По направлениям Дудинка — Усть-Порт — Караул — Носок — Байкаловск — Воронцово все лето курсировали теплоходы «Хансута Яптунэ» и «СП-4», выполнившие 53 рейса. По реке Хатанга ходили два судна: теплоход «Таймыр» и катер «Логата», выполнившие 29 рейсов.

В период навигации осуществлялись мероприятия по субсидированию пассажирских перевозок в рамках муниципальной целевой программы по доступности транспортных услуг «Развитие транспортно-дорожного комплекса и информационного общества Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района». Они финансируются за счет средств районного бюджета. На эти цели в 2021 году были предусмотрены денежные средства в размере 38,2 млн руб.

Также осуществлялись пассажирские перевозки теплоходами «Александр Матросов» и «Валерий Чкалов» по маршруту Красноярск — Дудинка — Красноярск, всего за сезон ими было выполнено 40 рейсов.



Фото с сайта администрации Таймыра

«БЕГУЩИЕ ПО ВОЛНАМ»

Водный транспорт еще с середины прошлого века стал полноценным конкурентом наземным средствам передвижения. Этим мы обязаны появлению скоростных судов, из которых наибольшее распространение получили суда на подводных крыльях.

В советские годы перевозка на них пользовалась большим спросом. Единственным их недостатком была высокая стоимость перевозки, превосходившая наземные виды транспорта вдвое, а в отдельных случаях и втрое.

Это стало одной из причин, по которым сегмент скоростного флота начал приходить в упадок. Другой причиной стало физическое и моральное устаревание флота, который ремонтировался, но не обновлялся. Падение объемов перевозок началось с 90-х годов. Согласно статистике, в 1980 году на водном транспорте было перевезено 103 миллиона человек, в то время как по итогам 2015 года это число составило 13,5 миллиона. Согласно данным Росстата, в 2018 году речным транспортом перевезено 12,3 млн пассажиров, а в конце 80-х перевозилось около 100 млн.

В некоторых регионах речной транспорт остается основным, а на отдельных направлениях даже единственным видом пассажирского сообщения. Особенно это характерно для территорий Сибири и севера с ограниченной сетью наземного транспорта. Согласно статистике, за период 2010–2014 гг. прирост речных социальных перевозок в Тюменской и Архангельской областях, Республиках Саха и Коми, на севере Красноярского края составлял от 1,5 до 3,0% в год.

Для снижения себестоимости перевозки необходимо снизить расход топлива. В научно-техническом журнале «Транспортные системы» (2018, № 4) опубликована статья М. Л. Мухиной «Ходовые характеристики и проблема уменьшения расходов топлива у судов на подводных крыльях». Предметом исследований являлось речное судно на подводных крыльях «Метеор». В статье анализируются возможности снижения расходов топлива у судов на подводных крыльях.

М. Л. Мухина пришла к выводу, что для экономии топлива необходимо выбрать оптимальный эксплуатационный режим. Автор также обращает внимание на то, что наибольшее количество топлива потребляется в процессе выхода судна на крыло.

Одним из проблемных аспектов эксплуатации судов на подводных крыльях сегодня является отсутствие современного двигателя. Суда типов «Метеор» и «Комета» оснащались двигателями М-400, которые серийно производились на заводе «Звезда» (Санкт-Петербург) с 1959 года. Сегодня один из путей развития скоростного флота — ремоторизация. В Санкт-Петербурге по мере выработки ресурса установленных на «Метеорах» двигателей М-400 их заменяют на MAN (Германия). Двигателями MAN оснащаются и суда на подводных крыльях нового поколения — «Валдай-45Р», «Метеор-120» и «Метеор-2020», а также «Комета-120М».

В настоящее время из разработчиков в сегменте скоростных речных и морских судов работают ЦКБ СПК имени Р. Е. Алексеева и действующее в Зеленодольске проектно-конструкторское бюро Sea Tech. Серийное производство осуществляется на заводах в Чкаловске («Валдай-45Р», «Метеор-120Р») и Рыбинске (ССЗ «Вымпел», «Комета-120М»). В Зеленодольске планируется производство судов «Метеор-2020», в Хабаровске на ХСЗ будет перенесено производство скоростных судов типа «Олимпия». Это судно, созданное в 1993 году, строилось сначала в Феодосии на заводе «Море», затем производство было перенесено в Керчь на завод «Залив», где были заложены два судна, которые не были достроены.

Всего построено 11 судов типа «Валдай-45Р». Заказчиком выступила ГТЛК. Эти суда эксплуатируются в Ханты-Мансийском авто-

номном округе, в Нижегородской области, и, кроме того, три судна заказал Чебоксарский порт. Из них первое уже передано заказчику.

3 августа 2021 года был спущен на воду первый «Метеор-120Р». Он был построен по заказу АО «Машпромлизинг» для передачи АО «Северречфлот». В конце 2020 года ОСК получила 6,4 миллиарда рублей для льготного лизинга пассажирских судов. В перечень проектов вошли и суда на подводных крыльях, а именно два «Валдай-45Р», предназначенных для Якутии, и четыре «Метеора-120Р». В Крым поставлено три судна «Комета-120М».

В настоящее время в портфеле заказов ГТЛК 6 скоростных судов: 2 «Кометы» и 4 «Валдай». При условии поддержки со стороны государства ГТЛК готова финансировать строительство более 300 гражданских судов различного назначения на общую сумму свыше 300 миллиардов рублей. В их числе — более 180 пассажирских судов, включая скоростные.

По итогам навигации 2019 года по 36 пассажирским маршрутам было перевезено 400,4 тыс. пассажиров, из них СПК «Валдай 45Р» перевезено 4,77 тысяч пассажиров. На маршруте Ханты-Мансийск — Сургут — Банное выполнено 69 рейсов, перевезено 2112 пассажиров, средняя загрузка за один рейс составила 31 человек. Протяженность маршрута составляет 422 км в одну сторону, всего при выполнении 69 рейсов теплоходом пройдено 29118 км. Благодаря высоким скоростным характеристикам СПК «Валдай», ходовое время на маршруте сократилось на 2 часа. На линии Ханты-Мансийск — Кирпичный — Нялино на маршруте выполнено 108 рейсов, перевезено 2665 пассажиров, средняя загрузка за один рейс составила 25 человек. Протяженность маршрута составляет 92 км в одну сторону, всего при выполнении



Фото с сайта Ростеха

108 рейсов теплоходом пройдено 9936 км.

«Комета-120М» поступила в эксплуатацию в Крым, первый пассажирский рейс по маршруту Севастополь — Ялта был выполнен 1 августа 2018 года. В 2019 году эта «Комета» на этом же маршруте проработала с 1 июня по 30 сентября. В этот период «Кометой» воспользовалось около 39 тысяч пассажиров, это на 11% больше запланированных показателей. С начала эксплуатации было перевезено более 61 тысячи человек.

В Зеленодольске в проектно-конструкторском бюро Sea Tech ведутся работы по созданию еще одной обновленной версии «Метеора», которая получила название «Метеор-2020». Дальность его хода — до 700 км. Его также планируется использовать в Ханты-Мансийском автономном округе. В этом же конструкторском бюро ведутся работы по созданию морского судна на подводных крыльях «Катран-М», которое должно заменить «Колхиду» и «Катран».

В числе целей Транспортной стратегии РФ до 2030 года — обеспечение функции ВВТ по перевозке пассажиров. Одна из задач Стратегии — увеличение объемов перевозок пассажиров. Эта задача подразумевает и развитие скоростного флота, в том числе судов на подводных крыльях. Научно-технический задел и компетенции, необходимые для его развития, в России сохранены.

Одним из главных условий развития скоростного флота на водном транспорте является обеспечение его экономической эффективности. Пути ее достижения — выбор оптимального решения конструкции с точки зрения массо-габаритных характеристик, для чего необходимо, в частности, использовать современные материалы, в том числе и композитные. Кроме того, необходимо выбрать силовую установку, отвечающую требованиям по надежности, безопасности, экономичности и экологичности.

В настоящее время прорабатывается вопрос о том, чтобы водный транспорт был переведен на электрическую тягу. Линейку современных пассажирских судов на электротяге, в том

числе скоростных, разработала российская компания «НПК Морсвязьавтоматика» из Санкт-Петербурга. В настоящее время ведутся работы по проектам трех судов: «Ситивольт» — однопалубный монокорпусный речной теплоход типа «Фонтанка»; «Эко-круизер» — скоростной катамаран класса река-море, который способен составить конкуренцию «Метеорам» и «Кометам»; «Эковольт» — двухпалубный речной катамаран. Проектировщиками предусмотрено, что эти суда будут экологичными, бесшумными и экономичными.

Как и в авиации, для развития электрического речного и морского флота, особенно скоростного, одним из необходимых условий является создание источника питания, обладающего минимальными массо-габаритными характеристиками и максимальной емкостью заряда. Помимо этого необходим электродвигатель, обладающий необходимыми характеристиками по мощности и тяге. Работы, направленные на создание электрических силовых установок для воздушного и водного транспорта, проводят компании «Наука-Софт» и «СуперОКС».

В рамках деловой программы фестиваля «Техносреда» главный конструктор АО «ЦКБ «ОСК-Айсберг» Наталья Булюкина отметила, что развитие водного электротранспорта требует серьезных капиталовложений, что ставит вопрос об источниках финансирования и механизмах снижения рыночных рисков. Эффективным решением может стать комплексная государственная программа развития водного электротранспорта.

Эксперты ГТЛК сегмент скоростных судов считают перспективным и наблюдают значительный интерес к ним со стороны заказчиков, особенно в отдаленных регионах России, где они способны повысить мобильность живущих там граждан и, соответственно, качество их жизни. Этому скоростным судам, как речным, так и морским, будут способствовать в любом регионе.

Петр Крапошин



Фото предоставлено пресс-службой ГТЛК

ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ

ОТ ПРОФОРИЕНТАЦИИ
ДО ТРУДОУСТРОЙСТВА

В Нижнем Новгороде создан образовательно-судостроительный кластер.

На ПАО «Завод «Красное Сормово» прошла церемония открытия образовательно-производственного судостроительного кластера. Как отметил генеральный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин, создание кластера позволит объединить усилия вузов, учреждений среднего профессионального образования, школ и промышленников.

«Нижний Новгород станет площадкой, где будут нарабатываться инновационные образовательные практики по

ранней профориентации и подготовке высококвалифицированных технических специалистов», — пояснил Михаил Першин.

В кластер вошли завод «Красное Сормово», девять школ Сормовского района, Нижегородский государственный технический университет им. Р. Е. Алексеева, Волжский государственный университет водного транспорта, Сормовский механический техникум, Нижегородский политехнический колледж и учреждения дополнительного образования.

Ученики школ кластера, кроме углубленного изучения предметов технической направленности, будут посещать дополнительные занятия по судостроительной тематике на заводе «Красное Сормово», слушать лекции преподавателей вузов и специалистов ОСК. Уже в старших классах ребята смогут начать разработку своих авторских проектов в судостроении.

На основе конкурсного отбора лучшие выпускники школ продолжат обучение в вузах по целевым направлениям от завода «Красное Сормово» или в учреждениях среднего профессионального образования по необходимым для судостроительной отрасли специальностям. Наиболее талантливые студенты получают гарантированное трудоустройство и стипендии от ОСК во время обучения.

В 2021 году завод «Красное Сормово» и ОСК закупили для школ кластера современное учебное оборудование.

«Начало создания кластера было положено в 2019 году, когда ОСК, завод «Красное Сормово» и НГТУ заключили соглашение о создании инженерно-судостроительных классов в школе № 79 Сормовского района. Первые два года работы проекта дали хорошие результаты, поэтому было принято решение о его расширении — создании в Нижнем Новгороде образовательно-производственного судостроительного кластера», — сообщил Михаил Першин.



Фото предоставлено пресс-службой завода «Красное Сормово»

ЭКСПЕДИЦИЯ

ДЛЯ ОЦЕНКИ АНТРОПОГЕННОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ

В западной части Севморпути проходит комплексная экологическая экспедиция.

Комплексная экологическая экспедиция по изучению экологической обстановки в западной части Северного морского пути стартовала на исследовательском судне «Алексей Марышев», предоставленном ФГУП «Гидрографическое предприятие». Экспедиция организована Центром морских исследований МГУ имени М. В. Ломоносова по заказу Госкорпорации «Росатом».

Проект направлен на разработку программы проведения регулярной оценки экологических последствий антропогенного воздействия при эксплуатации Севморпути (включая объекты использования

атомной энергии) на окружающую среду Арктической зоны.

«Впервые на протяжении всей акватории Северного морского пути будут проведены комплексные экспедиционные работы, цель которых — изучение экологической обстановки с фокусом как на общее состояние морских экосистем Арктики, так и на судоходство для оценки его влияния на них. Полученные в ходе полевых работ данные позволят разработать новые подходы по охране окружающей среды и биоразнообразия Арктики и сделать развитие СМП максимально безопасным», — отметил исполнительный директор ЦМИ

МГУ имени М. В. Ломоносова Николай Шабалин.

По словам генерального директора Гидрографического предприятия Александра Бенгерта, «развитие Северного морского пути в равной мере связано с решением экономических, инфраструктурных и экологических задач. Для всех предприятий, работающих в Арктике, важно соблюдать баланс между расширением своего бизнеса и сохранением хрупкой арктической природы».

Пять сотрудников ЦМИ МГУ, находящихся на судне «Алексей Марышев», исследуют акватории Обской губы, Енисейского залива и западной части Карского моря. Экспедиция продлится полтора месяца, за это время планируется отобрать пробы воды и гидробионтов (фито-, зоо- и ихтиопланктона), изучить донные отложения и бентосные сообщества, собрать образцы атмосферного воздуха, зафиксировать загрязнения акватории крупным мусором и микропластиком, а также наблюдать за морскими млекопитающими и орнитофауной.

Программа фоновой экологической мониторинга включает в себя исследования на 50 станциях по всему СМП. Восточную часть Севморпути сотрудники ЦМИ МГУ изучают с борта судна «Профессор Логачев». По результатам полевых работ группой российских и международных экспертов будет предложен план регулярного мониторинга арктических экосистем.



Фото с сайта ФГУП «Гидрографическое предприятие»

ПОСВЯЩЕНИЕ В КУРСАНТЫ



Фото с сайта Росморречфлота

КУЛИБИНЦЫ
ПРИРАСТАЮТ ЧИСЛОМ
И УМЕНИЕМ!

Старейшее речное училище НРУ им. Кулибина установило рекорд по числу новобранцев, прошедших посвящение в курсанты.

Связать свою судьбу с флотом решил в этом году 521 человек — это самый большой набор за всю историю старейшего речного училища России. И, как отметил на церемонии посвящения проректор по среднему профессиональному образованию ВГУВТ, начальник училища Денис Костюничев, еще и самый большой среди вузов Росморречфлота, ведущих подготовку по СПО за этот год.

Будущих речников собрали в знаменитом для каждого кулибинца месте — у памятника Герою Советского Союза Николаю Вилкову, выпускнику училища, участнику советско-японской войны, закрывшего своим телом амбразуру вражеского дзота.

Набор этого года был озаглавлен для НРУ еще и высоким средним баллом по аттестату, более четырех на профильные специальности. Кроме нижегородцев в старейшее речное училище России пришли курсанты из Московской, Ленинградской, Самарской, Волгоградской, Астраханской, Мурманской областей, Пермского края и Республики Коми.

По доброй традиции курсантскую клятву у знамени НРУ им. И. П. Кулибина, украшенному орденом лентой «Знак Почета», присвоенному училищу в год его столетия, зачитал курсант Андрей Песков. Многие поколения курсантов равнялись на это знамя, поэтому новому пополнению семьи речников нужно будет стараться быть достойными своих предшественников. В следующем году училищу исполнится 150 лет, и преподаватели уже начинают подготовку к праздничным мероприятиям.

Во ВГУВТ не первый год отмечают рост популярности рабочих профессий, молодежь выбирает среднее профессиональное образование как самый прямой путь во взрослую жизнь и достойную профессию. Тем не менее многие, закончив училище, поступают в университет, чтобы получить диплом о высшем образовании, без которого не получится занять командные должности на флоте.

В завершение мероприятия многочисленные родственники и друзья курсантов были приглашены на праздничный обед из полевой кухни.

В филиалах Волжского университета в городах Астрахань (КИМРТ), Казань, Уфа, Самара и Рыбинск новое пополнение курсантов также принесло клятву на верность флоту, а в Перми церемония состоится в ближайшее время.

Нижегородское речное училище имени И. П. Кулибина занимает особое место в истории волжского судоходства и судостроения и развитии всего внутреннего водного транспорта. Первое русское речное учебное заведение — оно было создано в 1872 году, подготовив за полтора века более 60 тысяч высококвалифицированных специалистов. По примеру Нижегородского речного училища затем были открыты речные училища в Казани, Рыбинске, Перми и других городах Поволжья. Трое выпускников НРУ — Николай Вилков, Иван Петров и Михаил Ступин — были удостоены звания Героев Советского Союза.



Фото предоставлено ИДПО ГУМРФ

КАДРЫ ДЛЯ АТОМФЛОТА

В ГУМРФ открылась лаборатория современной судовой автоматики.

В Центре морских арктических компетенций ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова открылась лаборатория современных систем автоматики. В церемонии приняли участие представители ФГУП «Атомфлот» во главе с генеральным директором Мустафой Кашкой, а также ректор университета профессор Сергей Барышников.

Основной целевой аудиторией для проведения обучения в новой лаборатории являются судовые механики и электромеханики, специалисты службы КИП, сотрудники береговых служб эксплуатации флота, а также курсанты факультета судовой энергетики университета.

Оборудование лаборатории позволит Институту дополнительного профессионального образования вуза расширить спектр практических навыков, направленных на профессиональный рост специалистов, эксплуатирующих атомные ледоколы нового поколения и современные суда других типов, оснащаемые системами управления технологическими процессами.

Кроме того, лаборатория призвана обеспечить освоение слушателями курсов повышения квалификации алгоритмов поиска и устранения неисправностей в системах автоматизации.

Создание лаборатории автоматики является результатом синергии университета и ФГУП «Атомфлот».

«Открытие лаборатории судовой автоматики расширяет функ-

циональные возможности Центра морских арктических компетенций», — отметил Мустафа Кашка. — Совместно с университетом мы продолжаем систематическую работу по подготовке и повышению квалификации моряков атомного ледокольного флота. В акватории Северного морского пути уже работает головной универсальный атомный ледокол «Арктика». В ближайшие несколько лет флот предприятия пополнят серийные атомоходы проекта 22220 и сверхмощный атомный ледокол «Россия». Современные суда требуют высококвалифицированных экипажей. Вместе с университетом мы готовы обеспечить необходимый уровень подготовки моряков».

В рамках реализации первого этапа в лаборатории автоматики были установлены стенды с автоматизированной системой управления технологическими процессами на элементной базе производства компании Schneider Electric и имитатор системы аварийно-предупредительной сигнализации атомного ледокола проекта 22220, изготовленный компанией «Валком».

Заместитель генерального директора ООО «Валком» Алексей Филиппов продемонстрировал работу системы аварийно-предупредительной сигнализации и рассказал о возможностях ее использования в учебном процессе университета. Главный специалист группы технического наблюдения ФГУП «Атомфлот» Илья Лепустин принял участие в демонстрации работы стенда с автоматизирован-

ной системой управления технологическими процессами.

«Сегодня мы открыли первую очередь лаборатории автоматики ЦМАК. Впереди нас ждет большая работа по реализации второй очереди оснащения, что позволит создать современный высокотехнологичный комплекс подготовки и повышения квалификации механиков, электромехаников и персонала службы КИП в рамках реализации стратегической «дорожной карты» развития сотрудничества между университетом и ФГУП «Атомфлот», — подчеркнул директор Института ДПО Сергей Айзинов.

Центр морских арктических компетенций, созданный по инициативе и при поддержке ФГУП «Атомфлот», работает на площадке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в Санкт-Петербурге с 2018 года. За время работы центра подготовку для работы на новых атомоходах проекта 22220 прошли 348 сотрудников предприятия.

Ядром Центра является уникальный тренажерный комплекс по управлению реакторной установкой «РИТМ-200». Обучение специалистов ведется по программам повышения квалификации и профессиональной переподготовки персонала с применением гибких и дистанционных программ, тренажерной подготовки, обучения специалистов вторым профессиям. Центр входит в структуру Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ.

ПОД ЗНАМЕНОМ «МАКАРОВКИ»

Почти полтысячи первокурсников Института «Морская академия» ГУМРФ принесли клятву курсанта-макаровца.

Начало осени в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова традиционно ассоциируется с посвящениями в курсанты и студенты университета. Вслед за Институтом международного транспортного менеджмента, Институтом водного транспорта и Колледжем ГУМРФ мероприятие состоялось в Институте «Морская академия». Торжественный обряд здесь прошел 471 курсант.

По традиции первым к учащимся обратился ректор университета Сергей Барышников, отметивший, что морская отрасль находится на подъеме, и перед ребятами по окончании университета открываются большие возможности для успешной карьеры.

«Главное — пройдя этот путь, не запятнать знамя «Макаровки», — подчеркнул он.

Чтить историю своего государства — жизненное кредо каждого курсанта, а ее страницы, связанные с покорением морских и речных просторов, особенно. Именно поэтому, как велит обычай, с импровизированной сцены прозвучала историческая ремарка основателя российского флота императора Петра I, призывающая старательно учиться, радеть за свой род, флот и Отечество.

Одна из наиболее востребованных среди абитуриентов университета специальность — «Судовождение», по которой сегодня на первом курсе обучаются 258 человек. Далее идет «Эксплуатация судовых энергетических установок» — 105 человек и 82 — «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики». Двадцать шесть курсантов осваивают техническую эксплуатацию транспортного радиооборудования.

Не будет преувеличением отметить, что из стен университета выпускаются высококлассные специалисты. В обозримом будущем кто-то из сегодняшних первокурсников наверняка станет

у руля морской и речной отрасли страны. Многие уже сегодня подают большие надежды. Как, например, Юлия Коваль, обучающаяся судовождению. В свои юные годы она уже награждена медалью Министерства обороны за участие в параде Победы и кадетской медалью за усердие. Девушка успела побывать командиром в кадетском корпусе отделения, руководителем взвода барабанщиц, выполнить третий юношеский разряд по парашютному спорту и второй взрослый по спортивному ориентированию.

Радует, что в «Макаровке» продолжается преемственность поколений. Курсант Михаил Ковалев проходит обучение по специальности «Эксплуатация судовых энергетических установок». Его родственники по мужской линии достойно представляют гражданский флот на таких судах, как «Вячеслав Тихонов», «Сармат», ледокол «Арктика».

А у курсанта Эльдара Кузлугуртова — кандидата в мастера спорта по дзюдо — на втором курсе учится брат. Новобранцы охотно делятся впечатлениями.

«Сегодняшнее мероприятие возлагает на нас серьезную ответственность. Нам предстоит оправдать надежды преподавателей. Лично я о будущей профессии мечтала с детства, ведь учиться я приехала из города Сочи. Обещаю: не подведу!» — с уверенностью говорит Юлия Коваль.

Перед тем как курсанты произнесли одну из главных в своей жизни клятв, состоялись два важнейших ритуала. Сначала старшекурсники зачитали младшим товарищам наказ, передавая символические курсантский билет и зачетную книжку, а затем состоялась церемония возложения цветов к бюсту великого флотоводца, ученого и исследователя — адмирала Степана Макарова, чье имя от университета неотделимо.

Церемония посвящения завершилась, а большой путь к морю только начинается...



Фото предоставлено ГУМРФ