Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

18 ЯНВАРЯ 2021 года №1 (13019)

Выходит один раз в месяц

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

Отраслевая газета «Водный транспорт» основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета 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».

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА

«СШИВАТЬ» СЕВЕРНЫЕ ТЕРРИТОРИИ...

СТР. 2

ОТ ФИЛОСОФИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ДО ПРАКТИКИ ВОПЛОЩЕНИЯ

СТР. 6-7

ЦЕЛЕВОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ПРЕВЫШЕН НА 4 МЛН ТОНН

Грузоперевозки по Северному морскому пути в 2020 году выросли почти на 1,5 млн тонн.

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути за январь — декабрь 2020 года составил 32,97 млн тонн, что на 4,7% превышает показатель 2019 года.

Как отметил заместитель директора дирекции Северного морского пути ГК «Росатом» Максим Кулинко со ссылкой на данные ФГБУ «Администрация СМП», это почти на 1,5 млн тонн больше, чем в 2019 году, когда было перевезено 31,5 млн тонн.

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

Как сообщалось ранее, объем грузоперевозок по Севморпути достиг 32 млн тонн 22 декабря 2020 года.

ИЗБРАЛИ ЕДИНОГЛАСНО

Игорь Тонковидов возглавил Совет Российской палаты судоходства.

В ходе итогового заседания Совета Российской палаты судоходства, прошедшего в декабре 2020 года в режиме ВКС, состоялись выборы нового председателя Совета. Члены Совета единогласно одобрили кандидатуру Игоря Васильевича Тонковидова — генерального директора ПАО «Совкомфлот».

Члены Совета выразили глубокую признательность за весомый вклад в развитие организации Сергею Оттовичу Франку, занимавшему этот пост на протяжении шести лет.

На заседании Совета также подвели предварительные итоги 2020 года, включая результаты продолжающейся реформы контрольно-надзорной деятельности — «регуляторной гильотины».

Совет принял решение о проведении очередного Общего собрания членов Палаты судоходства 4 марта 2021 года.

Очередное заседание Совета Российской палаты судоходства состоится в феврале 2021 года.

ИДЕМ НА ВОСТОК!

Газовоз «Кристоф де Маржери» завершил переход по Севморпути в восточном секторе Арктики, впервые транспортировав российский СПГ по этому маршруту в январе.

Газовоз «Кристоф де Маржери» 16 января в 20:20 мск достиг траверза мыса Дежнева и завершил переход по трассе Северного морского пути в восточном направлении. Судно выполняло коммерческий рейс по доставке партии сжиженного газа (СПГ) проекта «Ямал СПГ» в Азиатско-Тихоокеанский регион. Впервые транспортировка российского СПГ по данному маршруту была обеспечена в январе.

«Результаты перехода подтверждают: коммерческая перевозка грузов в восточном секторе российской Арктики в осенне-зимний период становится возможна на 1–2 месяца позже, что позволяет еще на шаг приблизиться к организации круглогодичной безопасной навигации на всем протяжении трассы СМП. В свою очередь, это будет способствовать реализации национальных планов по увеличению грузопотока в акватории Севморпути и развитию транзитного потенциала этой транспортной артерии», — подчеркивается в сообщении пресс-службы «Совкомфлота».

Продолжительность перехода газовоза от выхода из Морского канала Обской губы до мыса Дежнева составила 10 суток 21 час. Судно преодолело расстояние в 2474 морских мили.

На всем протяжении трассы СМП «Кристоф де Маржери» осуществлял самостоятельное плавание, без сопровождения ледокола, при этом поддерживая безопасную с учетом ледовой обстановки и ограниченной видимости скорость. Около 66% всего ходового времени, для преодоления участков заторошенного льда, судно осуществляло движение кормой вперед, реализуя заложенный в его конструкцию принцип двойного действия. Средняя скорость плавания составила 9,5 узла.

«Январский рейс газовоза «Кристоф де Маржери» — продолжение многолетней системной работы «Совкомфлота» и «НОВАТЭКа» по развитию крупнотоннажного судоходства и дальнейшему расширению окна транспортных возможностей в сложных ледовых и навигационных условиях Арктического морского бассейна. Многовековая мечта российских первопроходцев — открыть круглогодичную навигацию в восточном секторе Арктики — на наших глазах становится еще на один шаг ближе. Это позволяет повысить эффективность использования СМП в интересах национальной экономики и способствует успешной реализации масштабных промышленных проектов в устье реки Обь и на всем протяжении Арктической зоны РФ в целом. При этом уменьшение продолжительности рейса при использовании СМП по сравнению с традиционным южным маршрутом через Суэцкий канал обеспечивает не только экономическую эффективность, но и существенное сокращение «углеродного следа» от грузоперевозок», — сказал генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

Министр транспорта РФ Виталий Савельев по видеосвязи принял доклад капитана судна Сергея Геня об успешном завершении перехода.

Окончание на стр. 2

№1 (13019)
18 января 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

«СШИВАТЬ» СЕВЕРНЫЕ ТЕРРИТОРИИ...

Президент России Владимир Путин высоко оценил судно на воздушной подушке «Хаска», которое можно будет использовать в труднодоступных регионах.

Судно на воздушной подушке (СВП) «Хаска» с полезной нагрузкой 10 тонн можно будет использовать во всех, в том числе труднодоступных, регионах России, отметил президент РФ Владимир Путин во время рабочей встречи с председателем правительства Михаилом Мишустиным 30 декабря 2020 года, сообщила пресс-служба Кремля.

«И наконец нас начали радовать, я очень горжусь результатами наших судостроителей. У нас появляется 10-тонное судно на воздушной подушке, называется «Хаска», его можно будет использовать во всех, в том числе труднодоступных, регионах Российской Федерации, причем круглогодично. Это судно для грузоперевозок, а в 2022 году уже должно появиться судно в 50 тонн. Надеюсь, что тоже работа будет завершена, и эти транспортные средства в России [будут использованы] именно для того, чтобы «сшивать» нашу территорию, чтобы обслуживать наших граждан, чтобы не было населенных пунктов, до которых невозможно добраться. Надо обязательно довести это до конца», — отметил Владимир Путин.

Напомним, Группа компаний «Калашников» в рамках Международного военно-технического форума «Армия-2020» представила судно на воздушной подушке с гибкими скегами «Хаска-10» для гражданского применения с полезной нагрузкой 10 тонн. Строительством судна занималось ООО «Рыбинская верфь», входящее в ГК «Калашников», сообщала «Калашников Media».

Грузопассажирский паром предназначен для осуществления круглогодичных транспортных операций в мелководной части северных морей и труднодоступных районах Крайнего Севера. Применение гибких скегов позволяет по сравнению с другими СВП повысить экономичность и управляемость, при сохранении характеристик амфибийности, мореходности и ходкости.

«Хаска-10» создана в рамках государственной программы Министерства промышленности и торговли РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы. Реализация данного проекта в недалеком будущем внесет свой существенный вклад в развитие транспортной системы труднодоступных социально-значимых регионов РФ — это бассейны сибирских, дальневосточных рек и рек Волго-Камско-Балтийского региона.

Длина «Хаски-10» составляет 20,8 м, ширина — 12,5 м, высота — 7,4 м. Полное водоизмещение — 45 тонн. Судно на воздушной подушке оснащено двумя двигателями, развивающими максимальную мощность 1500 л.с. каждый. Максимальная скорость хода 40 узлов, дальность плавания — 400 миль.

ВОКРУГ ПАНДЕМИИ

ПРОДЛЯТ АВТОМАТИЧЕСКИ

Сроки действия квалификационных документов моряков продлили на три месяца.

Морская администрация РФ продлевает действие принятых ранее экстренных мер в отношении квалификационных документов членов экипажей судов, срок действия которых истек или истекает до 31 марта 2021 года включительно. Это делается в связи с текущей эпидемиологической ситуацией в мире, обусловленной распространением COVID-19, а также для бесперебойного функционирования международного судоходства.

Если член экипажа, находящийся в рейсе, не имеет возможности продлить в установленном порядке свои квалификационные документы, срок их действия автоматически продлевается на 3 месяца.

Среди таких документов: выданные Морской администрацией РФ подтверждения о признании дипломов, выданных иностранным государством; квалификационные свидетельства; подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовозах, химовозах); свидетельства о квалификации судовых поваров; другие квалификационные документы, требуемые в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

Внесение дополнительных отметок о продлении или выдача новых документов не требуется.

Однако, как указывается в сообщении пресс-службы Минтранса России, Морская администрация РФ оставляет за собой право в любое время изменить или отменить данные меры в зависимости от развития ситуации с пандемией COVID-19.

Добавим, ранее срок их действия был продлен в октябре прошлого года до 31 декабря включительно.

ПРИСТУПИЛИ К ВАКЦИНАЦИИ

Южный центр судостроения и судоремонта приступил к вакцинации сотрудников от COVID-19.

Сотрудники производственных площадок Южного центра судостроения и судоремонта 16–17 января года пройдут вакцинацию против коронавирусной инфекции COVID-19. Как сообщила пресс-служба ОСК, вакцинация проводится в добровольном порядке, с учетом противопоказаний для введения препарата и под наблюдением врачей.

Вакцинация проводится в два этапа, вводя две инъекции «Спутник V» с интервалом в 21 день. Около 50 человек пройдут первый этап. Ревакцинация будет проходить 7 февраля.

Отмечается, что руководство Южного центра считает плановую вакцинацию своих работников важным шагом для обеспечения стабильной обстановки на производстве в период сложной эпидемиологической ситуации. И оперативно решает эту актуальную задачу на сегодняшний день.

На астраханских верфях ОСК принимаются все необходимые меры для профилактики распространения инфекции. Непрерывно проводится тестирование сотрудников на COVID-19 в случае выявления симптомов заболевания. Продолжается усиленная профилактическая дезинфекция помещений предприятий и транспортных средств. Кроме того, на заводах продолжается контроль за соблюдением масочного режима.

ИДЕМ НА ВОСТОК!

Начало на стр. 1

Он поздравил компанию «Совкомфлот» с этим событием и выразил капитану и экипажу судна благодарность за выполнение ответственной задачи на высоком профессиональном уровне.

Со стороны ПАО «Совкомфлот» в церемонии доклада приняли участие Сергей Франк, председатель Совета директоров, и Игорь Тонковидов, генеральный директор — председатель правления.

«Отрадно видеть, что «Совкомфлот» последовательно развивает передовые отечественные судоходные компетенции. Вписана еще одна важная страница в историю развития СМП и российской школы ледового плавания. Компании «Совкомфлот» отводится одна из ключевых ролей в реализации планов руководства страны по наращиванию объемов перевозки грузов по трассам Северного морского пути.

Уверен, накопленный «Совкомфлотом» опыт операций в Арктике позволит компании обеспечить безопасную и бесперебойную доставку на мировой рынок российских экспортных грузов — в частности, СПГ, на который приходится существенная доля намеченного грузооборота Севморпути», — отметил Виталий Савельев.

За период перехода собраны подробные данные о ледопроходимости и маневренности газовозов ледового класса Arc7 при плавании в условиях, характерных для восточного сектора Арктики в январе, при различных режимах движения.

Использование данных спутниковой ледовой разведки, а также аналитических методов оценки и прогнозирования ледовой обстановки, разработанных специалистами «Совкомфлота», позволило выбрать для судна наиболее безопасный и экономически эффективный маршрут.

С разницей в сутки аналогичный переход по СМП выполнил еще один газовоз этой серии, который использовал данные «Кристофа де Маржери» и канал, проложенный им в ледовых полях, что дало возможность отработать тактику взаимодействия двух газовозов арктического ледового класса при самостоятельном плавании в ледовых условиях.

В 2010–2011 годах «Совкомфлот» и «НОВАТЭК» совместно с «Атомфлотом» организовали серию экспериментальных транзитных рейсов по Севморпути, которые доказали техническую возможность и экономическую целесообразность использования СМП для крупнотоннажных грузовых перевозок. Эти рейсы заложили основу для реализации масштабных газовых проектов в устье Оби.

В 2017 году «Совкомфлот» ввел в эксплуатацию первый в мире арктический ледокольный газовоз СПГ — «Кристоф де Маржери» — головное судно серии из 15 газовозов, спроектированных для круглогодичной транспортировки сжиженного газа в рамках проекта «Ямал СПГ». Грузовместимость судна — 172 600 куб. м. Танкер отличается высокой ледопроходимостью (ледовый класс Arc7), маневренностью и мощностью (45 МВт), что позволяет ему безопасно работать в экстремальных условиях высоких широт.

В декабре 2017 года жюри международной премии S&P Global Platts Global Energy Awards присудило газовозу «Кристоф де Маржери» главный приз в номинации «Инженерный проект года» (Engineering Project of the Year).

В 2020 году «Кристоф де Маржери» стал первым в истории крупнотоннажным грузовым судном, которое преодолело трассу Севморпути в восточном направлении в мае, на два месяца раньше традиционного начала навигации.

ТЕСТОВЫЙ ПОЛИГОН

«БЕСПИЛОТНИК» ПРИЗНАН УНИКАЛЬНЫМ

Тестовый полигон для беспилотных судов Администрации «Волго-Балт» признан уникальной научной установкой РФ.

Созданная в минувшем году в зоне ответственности ФБУ «Администрация «Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» тестовая акватория «Беспилотник» зарегистрирована на официальном портале научно-технологической инфраструктуры Российской Федерации в качестве уникальной научной установки с регистрационным номером 1793429.

Тестовая акватория «Беспилотник» создана в 2020 году распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта в границах Невско-Ладожского района ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Это единственная официальная площадка в Российской Федерации для проведения испытаний беспилотной морской и речной техники и технологий безэкипажного судоходства. Проект реализуется по поручению Минтранса России и ФАМРТ в рамках сотрудничества ФБУ «Администрация «Волго-Балт» и ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Тестовая акватория состоит из речного и озерного сегментов, которые размещены на водных путях Волго-Балта и включают участок Невы, Ладожского озера и устья р.Свирь.

Площадка на 1371-м км Невы в Санкт-Петербурге площадью 0,6 кв. мили «заточена» под испытания небольших моделей автономных судов, выводить которые на Ладогу нецелесообразно.

Тестовая акватория позволяет проводить испытания судов всех четырех уровней автономности согласно классификации Международной морской организации, сообщил руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков.

Помимо работ по проведению испытаний полноценных грузовых автономных судов, достаточно перспективным является направление по испытаниям судов-«роботов», обеспечивающих обслуживание водных путей, например, производство гидрографических исследований, траления, контроля местоположения средств навигационного оборудования и др.

Администрация «Волго-Балт» направила предложения о проведении испытаний более чем тридцати ведущим организациям России в сфере беспилотных технологий. Первые испытания беспилотных плавсредств на невской площадке акватории прошли в конце сентября 2020 года.

НА ЭЛЕКТРОПИТАНИИ

ПАРОМ НА БАТАРЕЙКАХ

АО «Нордик Инжиниринг» завершило разработку проекта парома на электропитании для линии Балтийск — Балтийская коса.

АО «Нордик Инжиниринг» завершило разработку технорабочего проекта парома для линии Балтийск — Балтийская коса (Калининградская область). В качестве основного источника питания на судне предусмотрена установка аккумуляторных батарей.

В ноябре 2020 года получено положительное заключение ФАУ «Российский Речной Регистр». Работа выполнялась по договору с Калининградским государственным техническим университетом, являющимся головным исполнителем опытно-конструкторской работы по заказу Минпромторга России.

Вместимость парома — 80 человек и 15 легковых автомобилей.

В проекте парома приняты следующие размерения: длина наибольшая — 36,0 м; длина по КВЛ — 29,1 м; ширина наибольшая на мидель-шпангоуте — 10,0 м; ширина по КВЛ — 9,53 м; высота борта на мидель-шпангоуте — 3,4 м; осадка — 1,8 м; класс судна — Р 1,2 (Лед 20) А.

Реализация принятых в проекте технических решений на практике позволит эффективно заменить на Балтике два меньших по размеру дизельных теплохода— 1974 и 1960 годов постройки.

Данной работой АО «Нордик Инжиниринг» продолжил работу по продвижению на российском рынке судов на альтернативных видах топлива.

Напомним, в сентябре 2020 года компания в товариществе с ООО «ПКБ «Петробалт» завершило разработку технического проекта портового ледокола по заказу ФГУП «Росморпорт», в рамках которого рассматривалась возможность применения на данном ледоколе СПГ в качестве топлива.

СОВКОМФЛОТ

«СКФ ТИММЕРМАН»: ОКРЕСТИЛИ И — В ПЛАВАНИЕ!

Совкомфлот» принял в эксплуатацию новый газовоз «СКФ Тиммерман» грузовместимостью 174 тыс. куб. м.

Группа «Совкомфлот» приняла в эксплуатацию новый газовоз «СКФ Тиммерман», в тот же день судно вышло в свой первый коммерческий рейс по долгосрочному тайм-чартерному соглашению с концерном Shell. Как сообщает пресс-служба СКФ, объем будущей выручки СКФ в рамках этого соглашения составит $165 млн.

Торжественная церемония имянаречения газовоза состоялась 12 января 2021 года.

Участие в церемонии приняли генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов и председатель Shell в России Седерик Кремерс, представители судостроительной верфи Hyundai Samho Heavy Industries и финансирующих строительство банков (ING Bank, KfW IPEX-Bank, Crédit Agricole).

Крестной матерью судна стала вице-президент по развитию проектов добычи нефти и газа концерна Shell в России Екатерина Грушецкая.

«Концерн Shell и компанию «Совкомфлот» связывает многолетнее взаимовыгодное партнерство. Концерн является одним из наиболее значимых фрахтователей судов СКФ. Все проекты, которые реализованы двумя компаниями за последние пять лет, отличают высокая экологическая безопасность и внедрение в практику судоходства энергосберегающих технологий.

Пополнение газового флота СКФ в рамках расширения сотрудничества с концерном Shell будет способствовать достижению стратегических целей «Совкомфлота» — усилению позиций в сегменте морской транспортировки СПГ и увеличению объема долгосрочных контрактов с фиксированной доходностью, гарантирующих СКФ стабильный приток денежных средств вне зависимости от колебаний конъюнктуры фрахтового рынка»,— отметил Игорь Тонковидов.

«СКФ Тиммерман» — газовоз типоразмера Atlanticmax нового поколения (грузовместимость — 174 тыс. куб. м.) завершает серию из трех судов, заказанных группой «Совкомфлот» в 2018 году. Головное судно серии («СКФ Лаперуз») было принято в состав флота СКФ в феврале 2020 года, эксплуатируется по долгосрочному чартеру с концерном Total. Второй газовоз серии («СКФ Баренц») принят в состав флота СКФ в сентябре 2020 года, эксплуатируется по долгосрочному чартеру с Shell.

При проектировании судов этой серии учтены новейшие технологии в области безопасности, защиты окружающей среды и энергоэффективности, расход топлива значительно снижен по сравнению с судами предыдущего поколения. Газовозы оснащены системой хранения груза Mark III Flex, низкооборотным двухтопливным двигателем с прямым приводом на винт (X-DF) и системой снижения выбросов оксидов азота (в режиме работы на жидком топливе). Суда серии одними из первых в мире оборудованы системой частичного повторного сжижения отпарного газа, которая позволяет существенно снизить потери груза при длительных рейсах и во время ожидания выгрузки.

Судно названо в честь голландского купца Франца Тиммермана, соратника Петра I, который стоял у истоков создания российского флота.

Группа компаний «Совкомфлот» — одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке газа и нефти, а также обслуживанию морской добычи углеводородов. С учетом «СКФ Тиммерман», собственный и зафрахтованный флот группы СКФ, включая суда совместных предприятий, насчитывает 146 судов общим дедвейтом более 12,7 млн тонн. Свыше 80 судов обладают ледовым классом.

РОСНЕФТЕФЛОТ

«ВЛАДИМИР МОНОМАХ» ВЫШЕЛ В ПЕРВЫЙ РЕЙС

Первый российский танкер типоразмера Aframax «Владимир Мономах» вышел в свой первый рейс.

Головной российский нефтеналивной танкер типоразмера Aframax «Владимир Мономах» вышел в свой первый рейс. Бункеровка нефтепродуктами была произведена в Находке.

Как сообщалось ранее, танкер был заложен 11 сентября 2018 года на Судостроительном комплексе «Звезда» в присутствии президента России Владимира Путина. «Владимир Мономах» спущен на воду в мае 2020 года с опережением контрактных сроков. В декабре прошлого года после ходовых испытаний судно было передано заказчику — «Роснефтефлоту».

«Владимир Мономах» — головное судно серии танкеров типоразмера Aframax, предназначенных для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Ранее такие суда в России не строились.

Такие танкеры получили название «зеленых». Они спроектированы с соблюдением стандартов по экологической безопасности. Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе — сжиженном природном газе, что соответствует новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей.

№1 (13019)
18 января 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

РЕГИСТР

КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ ОТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ДО ЭКСПЛУАТАЦИИ

С 1 января нынешнего года в России вступило в силу Руководство по кибербезопасности.

Руководство по кибербезопасности выпущено Российским морским регистром судоходства (Регистр) на основе предложений специализированной рабочей группы. В основу документа лег опыт компании «Кронштадт Технологии» — компании в предотвращении киберугроз и лучшие мировые практики Международной морской организации (IMO) и Международной ассоциации маячных служб (IALA).

Документ содержит рекомендации по проектированию, изготовлению, обслуживанию и испытаниям судовых компьютеризированных систем. Его положения будут применяться на этапах проектирования и строительства судов, контракты на постройку которых будут заключены с момента вступления Руководства в силу. Также оно содержит требования по контролю обеспечения кибербезопасности судна в эксплуатации.

Генеральный директор АО «Кронштадт Технологии» Андрей Родионов подчеркивает: «Мы придаем большое значение безопасности наших продуктов. Наши вычислительные узлы обеспечены защитой от несанкционированного доступа, для удаленного доступа используются различные варианты туннелирования, доступ в сеть Internet возможен только из демилитаризованной зоны. У нас очень большой опыт противостояния киберугрозам, мы не раз подвергались серьезным атакам, и каждый раз нам удавалось их отразить. Все наши ноу-хау в этой области были использованы при создании Руководства. Надеюсь, этот документ будет полезен судостроителям и судовладельцам и сделает их системы более надежными».

«Кронштадт Технологии» широко применяют новейшие технологии и в управлении проектами. Так, использование документированного, проверенного процесса разработки позволяет контролировать ключевые характеристики продуктов на всех фазах жизненного цикла от инициации до утилизации (выведения из оборота), позволяет прогнозировать результат работ, делать оценку рисков, управлять бюджетом и прочими ресурсами.

Создание Руководства по киберугрозам — не первый опыт сотрудничества компании и Регистра. Ранее двумя организациями был разработано Положение, согласно которому автономные суда получили правовые очертания и понятную архитектуру. Оно действует в России с августа 2020 года.

РОСВОДРЕСУРСЫ

ТРАНСФОРМИРОВАТЬ ОТРАСЛЬ В ЦИФРУ

План цифровой трансформации Росводресурсов одобрен правительственной комиссией.

Правительственная комиссия по цифровому развитию, использованию информационных технологий для улучшения качества жизни и условий ведения предпринимательской деятельности одобрила ведомственную программу цифровой трансформации Росводресурсов до 2023 года.

В план входит реформа службы «Оперативный дежурный», госуслуг, межведомственного взаимодействия. Это значит, что будут доступны госуслуги и консультации онлайн, появится возможность завести личный кабинет. Сейчас, чтобы получить услугу, водопользователям необходимо обратиться в территориальный орган Росводресурсов. К концу 2021 года появится возможность осуществлять это взаимодействие в электронном формате. Планируется переход на реестровую модель, чтобы существенно уменьшить время предоставления госуслуг, независимо от местонахождения объекта.

Отдельный проект направления цифровой трансформации Росводресурсов — портал «Открытые данные», где заинтересованные стороны смогут получить доступ к сведениям о водных объектах и водохозяйственной деятельности. Предстоит сформировать датасеты — наборы данных, которые потом разместятся на доступном для заинтересованных сторон портале. Эта площадка станет специализированным источником данных о водохозяйственной обстановке.

Также оперативнее станет межведомственное взаимодействие, базы данных ждет интеграция, а отбирать приоритетные мероприятия поможет искусственный интеллект. Кроме того, произойдет автоматизация администрирования договоров водопользования, а получать и распространять данные об опасных явления (скорость паводковой волны, авария на ГТС) можно будет моментально.

Как утверждает заместитель руководителя Росводресурсов Наталия Сологуб, цифровая трансформация — это не просто внедрение технологий, а последовательная масштабная работа, которая должна привести к ускорению и оптимизации всех процессов в отрасли, формированию современных моделей взаимодействия, в том числе межведомственного.

РОСАТОМ

«УМНАЯ АРКТИКА» — ДЛЯ АРКТИКИ

Росатом разрабатывает проект «Умная Арктика», который объединит все информ-ресурсы в единый информационный портал.

Росатом разрабатывает проект под названием «Умная Арктика», направленный на объединение всех информационных ресурсов для более эффективной деятельности в Арктической зоне. Об этом рассказал глава госкорпорации Алексей Лихачев в интервью телеканалу «Россия-24».

«У нас есть интересный проект, который разрабатывается под таким общим названием «Умная Арктика». Это объединение всех информационных ресурсов, которые сегодня имеются: начиная с тех ресурсов, которые изучают погоду, ледовую обстановку, заканчивая производственными вопросами в единый информационный портал» — сказал Алексей Лихачев.

По его словам, максимальное задействование искусственного интеллекта, методов математического прогнозирования и обработки позволит более эффективно проводить все процессы непосредственно в Арктической зоне. «Это в чистом виде использование искусственного интеллекта для оптимизации всех управленческих и бизнес процессов», — отметил глава Росатома.

Ранее сообщалось, что Росатом приступил к созданию Единой платформы цифровых сервисов Севморпути и к апрелю 2021 года планирует разработать ее концепцию. Об этом в ходе X Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» рассказал заместитель директора Дирекции СМП Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко.

«Мы работаем сейчас над концепцией, она должна завершиться к апрелю будущего года, после этого мы проведем некое итоговое обсуждение со всеми заинтересованными сторонами, и будет принято решение о создании самой системы», — отметил докладчик.

Платформа цифровых сервисов должна предоставить участникам и пользователям СМП набор прозрачной непротиворечивой информации для организации деятельности в акватории СМП. В нее войдут управление мореплаванием, навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение мореплавания, обеспечение безопасности и мониторинг экологической обстановки. Кроме того, особое внимание на единой платформе будет уделено мониторингу и анализу эффективности функционирования и развития Севморпути.

В настоящее время концепт-дизайн комплекса цифровых сервисов включает 10 различных функционалов. Это спутниковая навигация и спутниковая связь, составление подробных прогнозов погоды на конкретных участках акватории СМП, выработка и построение оптимальных маршрутов для судов в зависимости от навигационной, гидрометеорологической информации и ледовых условий, так называемое компьютерное зрение — оперативное распознавание и оценка ледовой обстановки.

По словам Максима Кулинко, в скором времени может появиться мобильное приложение для капитана судна, где он сможет «слоями» видеть всю обстановку, начиная от ледовой ситуации, заканчивая расстановкой аварийно-спасательного флота, заходить в различные информационные системы коллег — как федеральных органов, так и ключевых игроков.

Новая платформа будет использовать и искусственный интеллект — модели глубокого анализа данных, моделирования и поддержки принятия решений. Также она будет предоставлять данные о местоположении спасательных и медицинских служб.

Работа по созданию концепции Единой платформы цифровых сервисов Севморпути Росатом ведет совместно с Минтрансом России, другими государственными органами и крупными компаниями «НОВАТЭК», «Газпром», «Роснефть» и «Норникель».

ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА

ЭКСПЕРТИЗА — ТОЛЬКО В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ

Главгосэкспертиза России с февраля переходит на электронный документооборот.

Главгосэкспертиза России с 1 февраля 2021 года полностью переходит на оформление и подписание договоров, актов сдачи-приемки оказанных услуг только в электронном виде. Все необходимые действия теперь можно будет осуществлять через личный кабинет заявителя в автоматизированной информационной системе «Главгосэкспертиза», предназначенной для обмена информацией между заявителем и учреждением. Договоры на бумажном носителе заключаться не будут.

В настоящее время 52,4% заказчиков перешли на подписание договорных документов с Главгосэкспертизой России в электронном виде. Для них процедура заключения договора сокращается на 10–20 дней.

В соответствии с законодательством электронный договор обладает равной юридической силой в сравнении с бумажным носителем. Кроме того, Федеральный закон от 06.04.2011 № 63 разрешает подписывать документы электронной подписью, благодаря чему налоговая инспекция также может их принимать в электронном виде.

Электронный документооборот не распространяется на объекты, по которым проектная документация и (или) результаты инженерных изысканий содержат сведения, составляющие государственную тайну.

Напомним, с апреля 2020 года в связи с введением ограничительных мер, направленных на предупреждение распространения коронавирусной инфекции, Главгосэкспертиза России работает дистанционно.

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

...ЧТОБЫ ОСТАТЬСЯ НА ПЛАНЕТЕ

Под занавес ушедшего года в вечернем эфире ОТР генеральный директор ОСК Алексей Рахманов дал интервью. Предлагаем вам его фрагменты.

ОБ ИТОГАХ 2020 ГОДА

— ...Мы в этом году (интервью состоялось 23 декабря 2020 г. — *Ред.*) сдадим 21 гражданское судно, и, чистое совпадение, доля гражданского судостроения в общей выручке у нас составит 21 процент по сравнению с 17 процентами в прошлом году. Это рост на 4 процента и еще один шаг в направлении достижения паритета в выручке гражданского и военного судостроения, доведения уровня гражданского судостроения до 50 процентов в нашей выручке.

ФЕНОМЕН «МУСТАЯ КАРИМА» И КРУИЗНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

— Мне кажется, это (строительство в стране первого за последние 60 лет круизника. — *Ред.*) — совпадение ряда инициатив, и, я не скрою, не просто инициатив, а достаточно серьезных усилий со стороны, например, Министерства промышленности и торговли, поскольку мы смогли собрать инструмент, с помощью которого заинтересовали возможных и нынешних операторов, заказчика компанию «ВодоходЪ» и Московское речное пароходство в том, чтобы такие круизные суда строить, поскольку окупаемость такого рода пассажирских судов существенно превышает срок в 20 лет — где-то около 23–25 лет. Для того чтобы помочь нашим операторам успешно работать на этом рынке, мы через взнос в основной капитал корпорации смогли предоставить финансирование в рублях на уровне 2 процента годовых на 20 лет. Вы понимаете, что на сегодняшний день банковского финансирования такого уровня просто нет. Это первое.

Второе. Конечно же, нам нужно было поверить друг в друга. Мы, продемонстрировав возможности строительства грузопассажирских решений, смогли доказать, что проекты именно пассажирских круизных судов нам по плечу...

Средний возраст пассажирских судов существенно превышает 40 лет, и это ровно то, что дальше начинает неприятно намекать на техногенные катастрофы. Нам бы очень хотелось, чтобы этого не происходило и чтобы наши туристы и гости России смогли наслаждаться пятизвездочным комфортом отдыха на такого рода пассажирских судах.

О РЕЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

— Да простят меня коллеги из Министерства транспорта, у реки должен быть хозяин. Один хозяин, который обеспечивает проходные транспортные глубины на всем протяжении судоходных внутренних водных путей. Смотрите, всего мы имеем 101 тыс. км ВВП, включая сибирские и уральские реки, и, соответственно, имеем самую главную речную артерию России — 6,5 тыс. км Волги, хотя, в общем, вы наверно слышали, что зачастую Москву называли портом пяти морей, поскольку через систему каналов мы можем выходить совершенно спокойно и в Каспийское море, и в Азовское, и в Черное, и Балтийское, и, соответственно, в Северное море, если двигаться через Балтийский канал.

Так или иначе, для нас это стратегическая история. Во-первых, этот путь «из варяг в греки» получается самым коротким, во-вторых, мы движемся в своем пространстве и не выходим в иностранные воды, и последнее, это, как минимум, короче. Если смотреть коридор из Каспия до Балтики, то мы можем его во время навигации преодолеть приблизительно за 7 суток. Это рекордный срок...

Мы опять же возвращаемся к пункту номер один — у реки должен быть хозяин. А что такое хозяин на реке. Это значит — паспортные глубины. На сегодняшний день так получается, что единой скоординированной политики между энергетиками, между муниципальными и областными администрациями и операторами ВВП... иногда не бывает. Это приводит к тому, что на сегодняшний день — два узких места. Если помните, 3 года назад было засушливое лето, и мы разделили Волгу на 2 части. С севера до Городца Нижегородской губернии, и, соответственно, от Городца до Астрахани и до дельты Волги. Это требует особого внимания, работ по дноуглублению, требует работ по тому, о чем вы уже сказали, ключевое слово — инфраструктура.

В моем родном Нижнем Новгороде там, где был порт, теперь... танцуют. Там, действительно, замечательное место на стрелке, другого такого нет, но если раньше там шумели краны и грузили грузы, то на сегодняшний день там построен стадион к чемпионату мира и другие развлекательные сооружения. Для города это нужно, но дальше, давайте посмотрим правде в глаза, — Нижнему Новгороду нужен речной порт. Его нужно где-то размещать, поскольку без этого, без создания портовой инфраструктуры возможность увеличения грузооборота по реке составляет всего лишь 3 процента, невозможно, на самом деле, добиться экономики. Доказано уже, что перевозка по реке — это самый экологичный, самый эффективный с точки зрения топлива вид транспорта. Зачем для этого перегружать грузовики, железную дорогу, когда появляется такая возможность.

...Мы со своей стороны сейчас работаем над рядом комплексных решений, который состоит в том числе в создании быстровозводимой портовой инфраструктуры. И, наверное, нам... придется начинать диалог с ключевыми регионами, которые находятся на Волге для того, чтобы как раз создавать такую инфраструктуру и обеспечивать возможность транспортировки, скажем, инертных грузов, либо наливных грузов, по реке. Это, конечно же, будет давать серьезный экономический эффект.

ОБ ИННОВАЦИЯХ

— Инновации для нас ключевая задача, и мы ими занимаемся каждый день. В частности, мы вырастили и напечатали первый винт из высокопрочной нержавеющей стали, мы активно занимаемся судометрикой, научились мерить секции размером до 35 метров с точностью до миллиметра. Мы уходим от так называемых судостроительных припусков, мы активно развиваем электродвижение. Мы занимаемся вопросами формирования центров компетенции, в частности, пропульсивные комплексы, мы проектируем и строим, как минимум, шесть разных видов пропульсии — от винтов-водометов и кончая некоторыми экзотическими решениями, и с этой точки зрения для нас инновации — это путь поддержания нашей конкурентоспособности и, соответственно, единственное возможное решение для того, чтобы остаться на планете под названием Судостроение.

В БЛИЖНЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

— У нас первая и главная задача — это исполнение гособоронзаказа, очень большое количество кораблей находится на завершающей стадии испытаний... С точки зрения гражданского судостроения нас ждет несколько интересных проектов. В первую очередь — сдача «Петра Великого» — это следующее круизное судно. Это завершение выполнения работы по рыболовецким судам. Кроме того, мы заложили два дноуглубительных судна, мы покажем общественности новый речной трамвайчик, который будем демонстрировать в Тверской, Ленинградской и Московской областях, и будем дальше развивать все возможные сегменты гражданского судостроения, обеспечение нефтегазовых проектов...

ПАРОМ

ГОЛОВНОЙ ПРОЕКТА PV22

Грузопассажирский паром проекта PV22 «Адмирал Геннадий Невельской» для линии Сахалин — Курилы передан заказчику.

Грузопассажирский паром проекта PV22 «Адмирал Геннадий Невельской» с арктической категорией ARC4 передан заказчику. Судно построено на Невском судостроительно-судоремонтном заводе для сообщения между Сахалином и Курильскими островами по заказу АО «Сахалинлизингфлот».

Напомним, в соответствии с условиями судостроительного контракта ООО «Невский ССЗ» по проекту «МИБ-Дизайн-СПБ» строит серию из двух грузопассажирских судов. Головное — «Адмирал Геннадий Невельской» — было заложено 12 марта 2019 года.

Суда проекта PV22 предназначены для перевозки 146 пассажиров, транспортировки генеральных грузов, включая рефрижераторные и опасные грузы в упаковке (объем трюма вырос до 895 куб. м), перевозки 24 контейнеров (в том числе 8 рефрижераторных) и 6 легковых автомобилей. На судне обеспечены условия для людей с ограниченными физическими возможностями, включая специальную каюту.

Основные характеристики судна: длина наибольшая — 75,00 м, длина между перпендикулярами — 69,72 м, ширина габаритная — 16,00 м, ширина — 15,50 м, высота борта — 6,70 м, осадка по ЛГВЛ — 5,00 м, мощность — ГД 2х1800 кВт, скорость эксплуатационная — 14,0 узл., экипаж/мест — 22/28 человек.

Строительство судов проекта PV22 позволит улучшить транспортное сообщение между Курильскими островами, а также Сахалином и Курилами. С использованием паромов оборот пассажиров и грузов на курильской линии вырастет в три раза. Новый транспорт позволит осуществлять бесперебойные перевозки круглогодично.

СПГ-БУНКЕРОВЩИК

ПЕРВЫЙ МОРСКОЙ ДЛЯ ЗАПРАВКИ SHIP-TO-SHIP

Спущен на воду первый в России СПГ-бункеровщик по технологии ship-to-ship для грузовых и пассажирских судов.

Первый в России бункеровщик для заправки грузовых и пассажирских судов сжиженным природным газом по технологии ship-to-ship спущен на воду. В короткий срок завершен основной этап строительства судна, в том числе сбор корпуса, монтаж резервуаров для СПГ-топлива и других вспомогательных систем.

СПГ-бункеровщик получил имя в честь великого русского ученого-химика Дмитрия Менделеева. Новое судно войдет в состав флота «Газпром нефти» во втором полугодии 2021 года и обеспечит транспортировку и бункеровку малотоннажным СПГ-топливом в портах Финского залива и Балтийского моря — в Санкт-Петербурге, Усть-Луге, Приморске.

В новом судне использованы передовые технологии судостроения, хранения и транспортировки сжиженного газа. Его оборудование соответствует требованиям международной конвенции MARPOL и сертифицировано по экологическому стандарту ECO-S. Судно спроектировано с учетом принципа нулевого сброса, а его энергетическая установка использует в качестве моторного топлива газ из СПГ.

Длина судна составляет 100 м, ширина — 19 м. СПГ-бункеровщик сможет перевозить до 5800 куб. м природного газа в сжиженном состоянии. Усиленный корпус соответствует ледовому классу Arc4 и позволяет выполнять самостоятельное плавание в однолетних льдах толщиной до 0,8 м. Благодаря цифровой интегрированной системе судном сможет управлять один человек непосредственно с навигационного мостика.

№1 (13019)
18 января 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ОТ ФИЛОСОФИИ П ДО ПРАКТИКИ

Научные и практические проблемы проектирования, строительства, модернизации и нерное Бюро провели видеоконференцию под названием «Философия проектирован 2020 года в отечественном судостроении.

«Георгий Москалев» проекта RT37. Фото предоставлено МИБ

ВИДЕОКОНФЕРЕНЦИЯ

В КАЧЕСТВЕ ПРОЛОГА

Константин Анисимов, заместитель руководителя Росморречфлота:

— Он со всех сторон особенный — заканчивающийся год, но вот с точки зрения получения такого информационного образовательного контента (имеются в виду совместные онлайн-конференции «ПортНьюс» и МИБ, вошедшие в практику 2020 года. — *Ред.*), наверное, впервые происходит. В таком хорошем качестве и количестве то, что мы получаем в рамках вебинаров, конференций, информационных сообщений, лишний раз подтверждает, что отрасль жива.

В судостроении видится подъем в последние годы. Внимание государства, ряд мер господдержки, заводы загружаются заказами, проектные бюро не справляются с объемами предъявленных заказов, все это радует и внушает оптимизм нам — Росморречфлоту — как крупному закачику судов. Я вот посчитал, у нас только для внутреннего водного транспорта порядка 150 судов обстановочных, промерных, земснарядов начало строиться.

В этом году мы получили — наше предприятие Росморпорт — ледокол «Виктора Черномырдин», это достаточно важное событие на судостроительном рынке. Также строятся другие ледоколы и спасательные суда. Для нас очень важны события, которые происходят в отрасли. Сегодня, когда формируется новый Национальный проект по развитию внутреннего водного транспорта, в первую очередь, необходимо программирование именно строительства судов как для внутренних водных путей, так и морского флота.

О САМЫХ МОЩНЫХ, САМЫХ КРУПНЫХ И ПРОСТО ПЕРВЫХ

Геннадий Егоров, профессор, гендиректор Морского Инженерного Бюро:

— Итак, итоги отечественного судостроения и в целом судостроения, ориентированного на наши нужды, за 2020 год.

Промысловые

Начну с темы под названием «Промысловые суда». В этом году Выборгский завод сдал первый очень сложный траулер-фабрику, или правильнее сказать, крупнотоннажный кормовой траулер — процессор проекта КМТ01 «Баренцево море». Еще три однотипных заказа по этому проекту КМТ01 и 4 траулера проекта КМТ02 строятся.

Наше судостроение в этом году «сдвинулось» в сторону промысловых судов. Это действительно очень насыщенные и сложные суда. Это заметно и с точки зрения смысла и содержания (функций и оборудования судов. — *Прим.* Геннадия Егорова), и с точки зрения подходов к их проектированию и строительству.

Для сведения. Крупнотоннажный кормовой морозильный траулер-процессор проекта КМТ01 «Баренцево море» компании «Архангельский траловый флот» (АТФ, входит в Северо-Западный рыбопромышленный консорциум) — первый крупнотоннажный траулер, построенный отечественной промышленностью за 30 лет. Судно способно перерабатывать до 160 тонн рыбы в сутки.

Это первый крупнотоннажный траулер, построенный под инвестквоты. Комиссия по отбору инвестиционных проектов подтвердила выполнение АТФ всех обязательств и право на предоставление ей с 2021 года закрепленных инвестквот.

Это первый траулер такого большого размера (длина 86 метров) — в Баренцевом и Норвежском морях для добычи трески, пикши и палтуса, сейчас используют суда меньшей длины (50–65 метров) и соответственно меньшей производительности.

Это траулер, который качественно отличается от находящихся в эксплуатации судов повышенным уровнем мощности энергетической установки, современным технологическим оборудованием, автоматизацией процессов переработки и управления ловом, комфортом и обитаемостью.

Это первый отечественный траулер с плавающей частотой (50/60 ГЦ) судовой сети, что позволяет использовать пониженную, по сравнению со стандартной, частоту вращения главного двигателя в режиме работы с тралом — благодаря этому обеспечивается экономия топлива.

Многофункциональные аварийно-спасательные

Второй момент, который интересен в итогах 2020 года, это то, что продолжается строительство Росморречфлотом сложных многофункциональных аварийно-спасательных судов (проекта Морского Инженерного Бюро MPSV12. — *Прим.* Геннадия Егорова) — Невский судостроительный завод сдал сейчас «Бейсуг».

КМТ01 «Баренцево Море». Фото предоставлено МИБ

Это совершенно уникальные суда, которые действительно много лет наши коллеги (из Морспасслужбы. — *Прим.* Геннадия Егорова) мечтали получить.

Для сведения. Мелкосидящее арктическое многофункциональное аварийно-спасательное судно — буксир мощностью 5,2 МВт проекта MPSV12 «Бейсуг» имеет при сложнейшем наборе функций (патрулирование, поиск и помощь терпящим бедствие судам, аварийно-спасательные, судоремонтные и водолазные работы, буксировка, ЛАРН, спасение, эвакуация и размещение людей, тушение пожаров, ТНГА с глубиной погружения до 3000 м, доставка грузов и людей) уникальный для своих размеров (80-метровая длина) и арктического ледового класса ARC5 дедвейт — при осадке 4,50 м / 3,20 м он составляет 1936 тонн / 440 тонн.

Афрамакс

Не менее интересное событие состоялось на Дальнем Востоке. Судостроительный комплекс «Звезда» сдал первый танкер класса Афрамакс «Владимир Мономах» (длина 250 метров, дедвейт 114 тыс. тонн. — *Прим.* Геннадия Егорова).

Можно все что угодно рассказывать, но в действительности это грандиозное событие, потому что крупнейший промышленный комплекс начал выдавать на-гора продукцию.

Мне это кажется крайне важным еще и потому, что мы все время находились в неких «замкнутых пространствах» и говорили об одних и тех же по сути предприятиях, об одних и тех же технологических решениях, как правило, на Северо-Западе. Сейчас перед вами пример того, что крупнотоннажное, крупноблочное судостроение у нас реально. Вот первая ласточка. И она уже в эксплуатации.

Сухогрузы

Безусловно, драйвером российского судостроения продолжают быть сухогрузы. В частности, в этом году это был сухогруз проекта RSD59, который строился на трех судостроительных заводах России.

Это «Красное Сормово», кстати, в этом году «Сормово» сдало в эксплуатацию десять таких судов. Семь судов этого проекта сдала Окская судоверфь, то есть добавили еще семь в копилку. 22 декабря 2020 года было спущено следующее судно проекта RSD59 для компании Астрол — «Астрол-3». Так что наши коллеги продолжают строить.

Невский завод сдает свое третье RSD59 — это «Пола Гали». Соответственно, у нас три завода, которые строят суда проекта RSD59.

Во-первых, это говорит о том, что этот проект хорошо продается. А во-вторых, действительно сухогрузные суда востребованы.

Для сведения. Головное судно серии RSD59 «Пола Макария» вошло в состав лучших судов 2018 года (Significant Ships of 2018) Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects).

Ледоколы

Важнейшим событием в этом году является, конечно, сдача головного атомного ледокола типа ЛК-60 «Арктика», и это очень большое, яркое событие, о котором много писали и много говорили. И слава Богу, что мы завершили такое судно!

Константин Олегович как раз сказал о сдаче Росморпортовского ледокола «Виктор Черномырдин» типа ЛК-25. Тяжелый путь был пройден, но, слава Богу, «Виктор Черномырдин» сдали, и это судно также в эксплуатации. Напомню, это самый мощный дизельный ледокол в мире.

Пассажирские

Другое интересное событие 2020 года — это первое построенное за 60 лет в России круизное пассажирское судно проекта PV300 «Мустай Карим». Наверное, не менее грандиозное событие, чем сдача атомного ледокола ЛК-60 «Арктика», хотя оно, может быть, менее заметно прошло.

В любом случае, мы доказали, что не боги горшки обжигают и не только на иностранных верфях можно строить круизные пассажирские суда. «Мустай Карим» получился, с точки зрения принятых изначально решений, весьма неплохо.

Пассажирский теплоход «Мустай Карим» успешно прошел ходовые испытания. Клиент вполне доволен полученным продуктом, а особенно это будет понятно, когда появится тот самый «въездной» турист, под которого это судно и делали.

Для сведения. Круизное пассажирское судно смешанного река-море плавания «Мустай Карим» проекта PV300 пассажировместимостью 329 человек компании «ВодоходЪ» в ночь с 28 на 29 августа 2020 года впервые(!) в истории с пассажирами на борту прошло под разведенными мостами на Неве и пришвартовалось у Английской набережной в центре Санкт-Петербурга. 26 сентября 2020 года «Мустай Карим» вышел из Ростова-на-Дону впервые (!) за много лет в круиз по Азовскому и Черному морям.

Невский завод 22 декабря 2020 года сдал еще одно пассажирское, конечно, не круизное, а пассажирское для линейных перевозок, судно проекта PV22, которое будет обеспечивать коммуникации между Сахалином и Курильскими островами.

ПРОЕКТИРОВАНИЯ ВОПЛОЩЕНИЯ

эксплуатации судов. В декабре прошедшего года ИАА «ПортНьюс» и Морское Инже-ния судов». Одной из центральных тем, обсужденных профсообществом, стали итоги

Судно проекта PV22 «Адмирал Геннадий Невельской» строилось по заказу Сахалинской области. Очень интересное судно на 146 пассажиров плюс грузовые возможности плюс контейнеры. То есть это действительно пассажирское судно классического дальневосточного типа для обеспечения транспортной доступности регионов Дальнего Востока. Наконец-то и в этом направлении судостроения дело пошло.

Невский завод построил «Адмирала Геннадия Невельского» очень быстро. По нашим меркам, вообще очень быстро. Заказчик, который принимал это судно, сказал, что он даже немножко удивлен. Он привык, что наши заводы обычно прилично задерживают, а тут взяли и построили в срок. Более того, учитывая, что это головное судно, не так много было и проблем с ним. Это тоже удивило коллег.

В любом случае, мы получили новое грузопассажирское судно для Дальнего Востока «Адмирал Геннадий Невельской».

Для сведения. Такие морские пассажирские суда, как и речные круизные, на отечественных заводах тоже не строились почти 30 лет. Последним был небольшой «Гипанис» 1992 года постройки Хабаровского завода на 36 пассажиров, а до этого вообще был перерыв с 1963 года (серия «Киргизстан» постройки Северной верфи). Судно предназначено для перевозки 146 пассажиров в каютном размещении, генеральных грузов, контейнеров (в т. ч. рефрижераторных) и автомобилей и оборудовано грузовым краном с возможностью выполнять грузовые операции на необорудованном берегу.

Краболовы

Следующим я специально решил показать первый в мире краболов-фабрику проекта ST184 «Зенит». Он построен на турецкой верфи для России и по той философии, которую закладывала российская компания «Северо-Западный Рыбопромышленный Консорциум».

Чем интересно это судно? Это первое в мире судно — краболов-фабрика. Не для того, чтобы ловить живого краба и продавать, как большинство судов на Дальнем Востоке, и не переделанные из СРТМ, как сейчас в Северном регионе. Именно вновь построенный краболов-фабрика.

Это еще важно и потому, что тема продолжается, и сейчас в заказе в целом 35 краболовов. Но уже на российских верфях. «Зенит» стал локомотивом целой эпохи уже в нашем судостроении. Этот год стал годом краболовов.

Посмотрите, сколько их было заложено в 2020 году, и это само по себе удивительно. 35 судов в постройке. Плюс еще 4 ожидается, те, которые для глубоководного лова (плюс еще 3 краболова — фабрики проекта КСП02, которые достраиваются для СЗРК).

Для сведения. Краболов проекта ST184 «Зенит» стал первым (!) в мире судном, которое специально построено для ловли и глубокой фабричной переработки краба с варкой и заморозкой рассолом. Проектная документация судна в постройке разработана компанией Skipsteknisk и Морским Инженерным Бюро. Производительность по переработке сырья составляет 30 т/сутки для краба опилио и 60 т/сутки для камчатского краба. Производительность по готовой замороженной продукции составляет 20 тонн в сутки для краба опилио и 40 тонн в сутки для камчатского краба.

Земснаряды

Если вы обратили внимание, спектр строящихся для России судов очень широкий. Например, в этом году судостроительный комплекс «Порта Коломна» сдал для Канала имени Москвы земснаряд «Леонид Быков».

Вообще, программа строительства земснарядов достаточно активная. Росморречфлот как за бюджетные деньги, так и с помощью лизинговой компании ГТЛК начал обновлять речной флот земснарядов.

MPSV12 «Бейсуг», фото Industrialine. Фото предоставлено МИБ

Танкеры

Для Росморречфлота построен первый на российских внутренних водных путях экотанкер, он же судно для комплексной переработки отходов «Георгий Москалев» проекта RT37 Морского Инженерного Бюро.

Это танкер-фабрика. Обратите внимание, у нас краболов-фабрика, у нас траулер-фабрика, и здесь тоже танкер-фабрика, потому что он может собирать с других судов сточно-фановые и нефтесодержащие воды и перерабатывать их плюс твердые бытовые отходы. Уникальное судно, построенное в совершенно уникальных условиях, потому что на Байкале нет судостроительных предприятий.

Коллеги Восточно-Сибирского пароходства смогли в условиях отсутствия судостроительного производства построить вот такой вот красавец. Я восхищен, потому что они это сделали, во-первых, в срок, а во-вторых, он не очень простой.

Для Байкала это самоходное такое судно первое. Для такого чувствительного места с точки зрения экологии и в целом для всех внутренних водных путей России это большое событие, которое удалось реализовать.

Для сведения. 30 сентября 2020 года экологический танкер-фабрика проекта RT37 «Георгий Москалев» сдал первый раз на очистные ОЭЗ «Байкальская гавань» бытовые стоки с судов на Байкале.

Сегодня на самом большом в мире по объему пресной воды озере Байкал зарегистрировано более 7 тысяч единиц маломерного флота. Ранее прием нефтесодержащих и сточных вод выполняла только одна несамоходная станция комплексной переработки судовых отходов, находящаяся на значительном удалении от северных районов озера.

Хотя надо признать, что танкеров в этом году построили немного. «Лотосом» был завершен танкер — химовоз проекта RST25 «Волготранс-2501». Интересно, что был сдан химовоз и Волжским заводом, это не столь известное для широкой публики предприятие, но при этом судно было построено весьма не простое. Танкер-химовоз проекта RST22TP «Марлин», который может перевозить 53 сорта химических наливных грузов. Одновременно — 6 сортов груза. Это рекордное для нашего судостроения судно-химовоз.

Баржи

Конечно, строились баржи. Вот Окская судоверфь строила сухогрузную баржу проекта RDB20 типа «Белмакс». Я понимаю, что вам надоело слово «уникальная», но я специально повторю, потому что мне изрядно приелось слушать рассказы про «инновационность».

Я как-то уже иронизировал и говорил, что у нас инновационными считаются только безэкипажные карбоновые катамараны, работающие на солнечных батареях. Столь четкая формулировка возникла потому, что для окружающих товарищей, которые далеки от судостроения, почему-то это звучит очень эффектно.

Сухогруз RSD59 — «Пола Гали». Фото предоставлено МИБ

В действительности инновационность сегодняшних наших решений разнообразна.

Во всем спектре

Я еще раз говорю, интересно то, что в этом году у нас проявился весь спектр российских заводов.

В Самаре, которая уже длительное время не считалась центром судостроения, была сдана третья баржа проекта RDB12, и там, кстати, продолжает строиться серия пассажирских прогулочных судов. Так что спектр судостроения у нас возобновляется, в том числе с точки зрения географии.

Возвращаясь к судостроительному комплексу «Звезда». Было спущено многофункциональное судно, фактически это ледокол для Роснефти, «Катерина Великая». Так что не Афрамаксами едиными, но и такими достаточно сложными судами, такими, как «Катерина Великая».

Далее, днями был спущен совершенно уникальный объект, опять же инновационный, это «Северный Полюс». Адмиралтейские верфи по проекту «Вымпела» спустили судно, которое будет продолжением тех самых знаменитых полярных станций. То, что мы читали в детстве про Папанина и про героизм полярных исследователей на льдинах, мы сейчас это будем видеть уже в виде особого специального судна.

Опять же я хотел сказать, что спектр нашего судостроения совершенно уникальный.

Главный вывод простой. 2020 год в судостроении оказался не такой и плохой. Результатов очень много, они очень разнообразные и весьма интересные. Мы можем строить очень разные суда на очень разных площадках.

И В ЗАВЕРШЕНИЕ — ФЛОТ МАЛОМЕРНЫЙ

Петр Ежов, директор конструкторского бюро «Си Тех»:

— Хотелось бы сделать сообщение о том сегменте судостроения, который не является на сегодняшний день определяющим. А именно о маломерном флоте.

Не далее как пару дней назад Госморспасслужба получила новый катер РИБ (12-метровый многоцелевой высокоскоростной до 42 узлов глиссирующий катер SWR-120 на 12 пассажиров грузоподъемностью 2,8 тонны) от нижегородской компании «ЭС РИБС РУС». Он интересен тем, что, по сути дела, распространенный в Европе класс малых спасательных судов наконец-то начал выпускаться в нашей стране.

Не могу не отметить, что сегмент рынка, который упал практически до нуля после 2008 года, а именно рынок персональных яхт и плавучих домов, на сегодняшний день имеет явные тенденции к возрождению. Здесь хотелось бы отметить работу компании «Ушаковские верфи» из Калининграда, которая в этом году сдала в эксплуатацию инновационную плавучую дачу (хаусбот), полностью на электродвижении, экологически чистую. Данный продукт является абсолютной европейским по своему качеству, составу оборудования и в принципе востребован в заповедных местах.

Хотелось бы упомянуть в этом году прошедшее первый этап испытаний инновационное судно на подводных крыльях проекта А92 фирмы «Аэротехнологии», также из Нижнего Новгорода. Впервые использованы подводные крылья непривычной для нашей страны схемы. Это подъемные крылья пересекающихся поверхностей по схеме «Утка» на 24 пассажира.

Естественно, нельзя не упомянуть об успешном серийном строительстве судов на подводных крыльях типа «Валдай» ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева.

И в целом я хотел упомянуть направление катерного строительства, строительство малого флота, которое все больше выполняется в нашей стране небольшими фирмами. Это в первую очередь Самара как такой центр маломерного судостроения.

Этот малый флот одновременно является, с одной стороны, сосредоточением инноваций, связанных с использованием легких материалов и легких двигателей, а с другой стороны, когда мы говорим о флоте судов типа хаусбот, — это фактически формирование новой среды проживания, той, которая на Западе — в Америке и в Европе является стандартом и медленно, но верно пробивает дорогу в нашей стране.

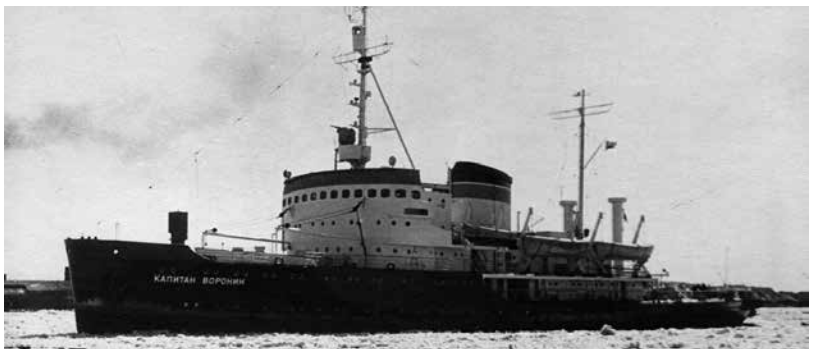
№1 (13019)
18 января 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

«Сибиряков»

«Москва»

«Красин»

«Капитан Белоусов»



«Капитан Воронин»

ЮБИЛЕЙ

СКВОЗЬ ЛЬДЫ БАЛТИКИ

60 лет назад в Ленморторгпорту — нынешнем Большом порту Санкт-Петербург — началась первая ледокольная кампания.

Северная столица — центр торговли и туризма, где акватория порта покрывается льдом уже в ноябре. И ледоколы — громадные, мощные машины готовы «прорубать» окно в Европу в буквальном смысле. Вот только ледоколы появились в Санкт-Петербурге относительно недавно, в 1961 году.

18 января 2021 года Санкт-Петербург отмечает знаменательную дату — 60 лет с тех пор, как ледоколы впервые приступили к работе в акватории морского порта.

До 1961 года Ленинградский морской торговый порт работал сезонно — только летом. Тогда еще не было сил и средств для того, чтоб организовать проход морских судов через замерзшие воды Финского залива. Проблема была решена со строительством новых мощных ледоколов в середине двадцатого века.

10 октября 1960 года вышел приказ Министерства морского флота СССР о расстановке ледокольного и буксирного флота по морским портам на осенне-зимний период 1960–1961 годов. В список вошли замерзающие неарктические порты: Архангельск, Рига, Жданов и Ленинград. Предполагалось также направить в Ленинград экспертов Министерства для оценки возможности продления зимней навигации и в последующие годы. Им предстояло изучить гидросиноптические и навигационные условия плавания. В первой ледокольной кампании Ленинградского порта принимали участие ледоколы: «Москва», «Красин», «Капитан Воронин», «Капитан Белоусов» и «Сибиряков». Закончилась первая зимняя навигация 25 апреля 1961 года, положив начало многолетней службе ледоколов на Балтике.

Александр Волков, капитан Большого порта Санкт-Петербург:

— Наш архив, наши документы, которые сохранились с 1961 года, позволяют нам определить количество проведенных судов за этот период. За прошедшие 60 лет в наш порт было выполнено более 63 000 судозаходов и примерно 21 000 ледокольных проводок. При этом за 60 лет ледовых навигаций серьезных аварий не было! Конечно, время от времени возникают так называемые ледовые случаи, т.е. повреждение каких-то определенных частей судна. Самое частое аварийное происшествие в ледовых условиях — это повреждение винторулевых групп. Да, такие случаи бывают, но их не очень много. Наши документы позволяют сказать, что это 1–2 случая за период ледокольных операций. Можете сравнить с количеством проведенных судов. Эта цифра настолько мала, что является абсолютно нормальной.

Ледовая обстановка в Финском заливе очень переменчива. Бывают мягкие, бывают суровые зимы. Но всегда главный российский порт Балтики обеспечивал безопасность для заходящих в него судов.

Георгий Мельник, руководитель группы наставников Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»:

— Я помню, зимы раньше были более суровыми. В 70-е годы, когда замерзли все балтийские проливы, замерзла Германия, все было во льду, даже немцы поменяли плавучие навигационные ограждения, поставили буи, бетонные ограждения и знаки. А у нас тогда караваны ходили от Ленинграда и до мыса Скаген пролива Скагеррак. Я вспоминаю три-четыре таких зимы, когда Балтийское море полностью было замерзшим.

В последние годы тяжелые ледовые условия в Большом порту Санкт-Петербург наблюдались в навигацию 2010–2011 гг., когда период ледокольных проводок продлился с ноября до конца апреля. В ту суровую зиму на подмогу пяти линейным дизельным ледоколам в акваторию Финского залива пришел атомоход «Вайгач».

— Проработав почти 2 месяца в Финском заливе, «Вайгач» помог разрядить ситуацию, вывести суда из Финского залива. И эта практика имела продолжение, — рассказывает Александр Волков. — В течение последующих трех лет атомные ледоколы приходили в Финский залив для того, чтобы помочь дизель-электрическим ледоколам. В 2012 году работало посменно даже два атомных ледокола — «50 лет Победы» и «Россия».

Сейчас ледокольный флот ФГУП «Росморпорт» на Балтике существенно обновлен. В 2020 году в эксплуатацию введен самый мощный в мире дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин». Он был построен в Санкт-Петербурге и работать начнет здесь же — в акватории Финского залива.

— Ледоколы стали совершенно новыми сейчас, — отмечает Георгий Мельник. — Новые обводы, новое управление. Все компьютеризировано. Используются на ледоколах поворотные насадки, подруливающие устройства. Поэтому на новых ледоколах намного проще и интереснее стало работать.

Вот уже 60 лет ледоколы преданно служат российским и иностранным судам, заходящим в отечественные порты. А Санкт-Петербург продолжает преумножать мощь российского ледокольного флота, производя новые ледоколы, в которых соединены воедино многолетние традиции качества и новейшие технологии.

В ЛЕДОКОЛЬНОМ ПОЛКУ ПРИБЫЛО

Ледокол «Капитан Зарубин» приступил к работе в Большом порту Санкт-Петербург.

Ледокол «Капитан Драницын» (порт приписки — Мурманск) прибыл в Большой порт Санкт-Петербург, усилив ледокольную группировку ФГУП «Росморпорт» в Финском заливе. Ледокол вернулся из рейса в Антарктиду, где участвовал в операции по доставке спецперсонала на полярную станцию «Восток».

Группировка ледоколов ФГУП «Росморпорт» в Финском заливе состоит из 6 линейных и 6 портовых ледоколов. Так, к работе уже приступили портовые ледоколы «Капитан Зарубин», «Иван Крузенштерн» и «Капитан Измайлов».

«Капитан Драницын» — линейный дизельный ледокол серии «Капитан Сорокин». Назван в честь полярника и капитана советского арктического флота Германа Васильевича Драницына. В 2020 году ледокол «Капитан Драницын» участвовал в международном проекте MOSAiC и доставил из порта Тромсе (Норвегия) персонал, снабжение и топливо на исследовательский ледокол Polarstern, вмороженный в лед в высоких широтах Арктики.

Как сообщалось ранее, в декабре в порту приступил к работе ледокол «Иван Крузенштерн».

КИМ

УСПЕТЬ К НАЧАЛУ НАВИГАЦИИ-2021

«Канал имени Москвы» в межнавигационный период отремонтирует 179 ед. флота.

ФГБУ «Канал имени Москвы» в межнавигационный период отремонтирует 179 ед. флота, в том числе 20 — хозспособом, 159 — подрядным. Завершение ремонта технического флота запланировано к началу навигации 2021 года.

На балансе ФГБУ «Канал имени Москвы» в 2020 году числилось 196 ед. флота (без учета мотолодок), в том числе 13 земснарядов мощностью 9,2 тыс. л. с. суммарной производительностью 5,4 тыс. куб. м/час; 118 самоходных судов мощностью 25,1 тыс. л. с.; а также 65 ед. прочего флота.

В осенне-зимний период большинство судов учреждения отстаивается на базах технического флота, расположенных в Московском РГС (Перерва), в Долгопрудном, а также в Яхромском РГС (Дмитровский район), в Дубне (Волжский РГС), в Тверском РГС, где проводят плановые ремонтные работы. Свой флот имеется в Рыбинском районе гидротехнических сооружений, в Серпуховском и Муромском РВП на Оке.

ФГБУ «Канал имени Москвы» для осмотра и ремонта своего флота в качестве дока использует камеру 11 шлюза, которая находится в ведении Московского РГС.

Кроме того, «Канал имени Москвы» проводит ремонт флота подрядным способом в доках и судоверфях ООО «ФлотСтройсервис» (Лыткарино, Московская область), ООО «Касимовский речной порт» (Рязанская область), АО «Окская судоверфь» (Навашино, Нижегородская область), ООО «Белогородская судоверфь» (Белый город, Тверская область), ООО «Ярославский речной порт» (Ярославль), ПАО «Чкаловская судоверфь» (Нижегородская обл., Чкаловск), АО «Порт Коломна» (Московская область, Коломна), ОАО «Малмыжский ремзавод» (Кировская область, Малмыж).

Добавим, в межнавигационный период планируется отремонтировать свыше 1800 плавучих навигационных знаков — 88,5% от имеющихся и около 600 береговых навигационных знаков — примерно 40% от всех имеющихся. Объем необходимого ремонта знаков будет установлен окончательно после проведения работ по дефектации.

Также в межнавигационный период проводятся работы по ремонту светосигнального оборудования и его фокусировке.

НАЗНАЧЕНИЯ

АЛЕКСАНДР ИСКРИН — НОВЫЙ ДИРЕКТОР МРП

В Московском речном пароходстве и Южном речном порту сменилось руководство.

Генеральным директором ОАО «Московское речное пароходство» (МРП, корпорация AEON) назначен Александр Искрин, возглавлявший ранее другой актив группы МРП — ОАО «Южный речной порт». Об этом «Водному транспорту» сообщил источник в МРП.

Бахтиер Касимов, возглавлявший пароходство с марта 2019 года, перешел на другую работу в периметре корпорация AEON: он возглавит новый метанольный производственный проект в Волгограде (производство 1 млн тонн метанола в год). При этом Бахтиер Касимов остается членом совета директоров МРП и председателем совета директоров ОАО «Южный речной порт».

Новым генеральным директором ОАО «Южный речной порт» назначен Валерий Арестов, который с 2008 по 2017 годы работал на предприятии директором по эксплуатации, а затем руководил ООО «Порт Кимры» (входит в группу компаний МРП).

Новым руководителем ООО «Порт Кимры» назначен Сергей Толкачев.

ОАО «Московское речное пароходство» — это одно из ведущих предприятий речной отрасли России. Осуществляет перевозку грузов, поставку нерудных строительных материалов собственного производства и перевозку пассажиров (под брендом «Мостурфлот»). На балансе пароходства имеется около 150 единиц грузового и 20 единиц пассажирского флота, а также перегрузочная и добывающая техника.

РЕКОНСТРУКЦИЯ

БЕЛООМУТ ЗАРАБОТАЕТ В АПРЕЛЕ

Выдано разрешение на ввод в эксплуатацию реконструированного гидроузла Белоомут.

Министерство жилищной политики Московской области 15 января 2021 г. выдало разрешение на ввод в эксплуатацию гидроузла Белоомут, прошедшего комплексную реконструкцию, сообщает пресс-служба Росморречфлота.

Масштабная реконструкции гидроузла, расположенного на реке Оке в Луховицком районе Подмосковья, осуществлялась в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Заказчиком работ по проекту выступал Росморречфлот, застройщиком — ФГБУ «Канал имени Москвы», генподрядчиком на завершающем этапе — ФГБУ «Морспасслужба».

Гидроузел Белоомут вслед за расположенным ниже по течению однотипным гидроузлом Кузьминск, открытым в 1914 году, был построен по проекту русского инженера Нестора Пузыревского на реке Оке в 1911–1915 гг. для решения проблем маловодья на р. Оке. Совместно с другими гидротехническими сооружениями гидроузлы позволили соединить Москву с рекой Волгой и Поволжьем, существенно укрепив торговые связи с одним из крупнейших торгово-промышленных центров России — Нижним Новгородом.

Реконструкция гидроузла Белоомут началась в 2015 г. В рамках проекта вместо старого деревянного сооружения возводились современный судоходный шлюз и капитальная плотина, рассчитанные на увеличение пропуска судов за счет роста гарантированных глубин на данном участке р. Оки.

В 2017 году был завершен 1-й этап реконструкции, который включал в себя строительство судоходного шлюза и первой очереди плотины. В 2018 году в рамках 2-го этапа планировалось завершить возведение плотины, но из-за финансовых проблем генподрядчика строительство было приостановлено.

После проведения ряда организационных мероприятий и определения в качестве новой генподрядной организации подведомственного Росморречфлоту ФГБУ «Морспасслужба» в 2019 году работы возобновились, была достроена плотина, произведена пусконаладка оборудования и АСУ плотиной, выполнено благоустройство.

Реконструкция ГУ Белоомут, который уже в апреле с.г. заработает с открытием навигации-2021, является ключевым фактором решения проблемы мелководья на реке Оке и позволит:

— обеспечить гарантированные судоходные глубины для пассажирского и грузового транзитного флота с общим увеличением на 0,91 млн тонн пропускной способности данного участка ВВП;

— увеличить количество реконструируемых судоходных гидротехнических сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности;

— расширить протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов.

РЫБИНСКИЙ РГС

РЕМОНТИРУЮТ КАМЕРУ ШЛЮЗА

Рыбинский РГС — филиал ФГБУ «Канал имени Москвы» проводит межнавигационный ремонт камеры шлюза.

Рыбинский РГС в соответствии с утвержденным графиком ведет межнавигационный ремонт механической части и гидротехнических конструкций камеры № 11 Рыбинского шлюза. В рамках подготовки к навигации 2021 года специалистами Рыбинского РГС проводится ремонт пожарной и санитарной систем шлюза, а также ремонт донного бруса и замена болтовых соединений на вереяльных подушках на нижних двустворчатых воротах камеры.

Кроме того, в установленном порядке ведутся работы по ремонту колосниковых пакетов, необходимых для отсеивания мусора при водосбросе камеры, и ремонт верхнего уплотнения затвора основного наполнения камеры Рыбинского шлюза.

Водолазами Рыбинского РГС в соответствии с утвержденным графиком проводятся обследования и работы по устранению фильтрации воды через уплотнение аварийно-ремонтных ворот верхней головы камеры № 11 Рыбинского шлюза, что в рамках межнавигационного ремонта обеспечивает надлежащую подготовку камеры шлюза к открытию навигации 2021 года.

Периодические водолазные осмотры подводных частей обслуживаемых гидротехнических сооружений являются одной из важнейших функций ФГБУ «Канал имени Москвы» как уполномоченного Администратора Московского бассейна ВВП.

№1 (13019)
18 января 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

И ШАЛАНДА В ПРИДАЧУ

Дноуглубительный флот Астраханского филиала Росморпорта пополнился новым земкараваном.

Флот Астраханского филиала ФГУП «Росморпорт» пополнился земкараваном в составе черпакового земснаряда «Северо-Западный-503» проекта Р-36 и самоходной шаланды «ШС-74» проекта Р-122. Соответственно, дноуглубительный флот Астраханского филиала увеличился до 6 судов, а всего филиал оперирует 33 судами различного назначения.

Земснаряд «Северо-Западный-503» относится к классу многочерпаковых дноуглубительных судов и представляет собой двухпалубное судно с совместным размещением машинного отделения и главного распределительного щита и отдельной надстройкой управления. Черпаковая установка, состоящая из многочерпаковой цепи в составе 33 черпаков, каждый емкостью 0,7 куб. м, имеет среднюю производительность 550 куб. м в час и может работать с донными грунтами I–V классов на глубинах от 3 до 10 м.

Отмечается, что применение данного земснаряда в условиях Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) обусловлено необходимостью разработки сложных участков в открытой мелководной морской части канала. Благодаря использованию черпакового оборудования земснаряд может более точно обрабатывать кромки судоходного канала.

Самоходная шаланда «ШС-74» представляет собой однопалубное судно с кормовым расположением надстройки и машинного отделения, с трюмом вместимостью 300 куб. м. Шаланда оборудована днищевыми дверцами (лядами) для выгрузки грунта в подводный отвал. Основным преимуществом данной шаланды является ее относительно малая осадка — до 2,23 м в грузу, что позволяет работать судну на мелководной морской части канала, тем самым сокращая расстояния перевозки изъятого грунта к местам его сброса в подводные отвалы.

Астраханский филиал планирует использовать земкараван в 2021 году для проведения дноуглубительных работ на участке 155–160 км ВКМСК.

ТАТАРСТАН

ШПУНТОВЫМ ОГРАЖДЕНИЕМ И ГАБИОННОЙ КЛАДКОЙ

В Татарстане завершили берегоукрепление Камы на участке протяженностью более 700 м.

В селе Именьково Республики Татарстан в конце декабря 2020 г. завершились работы по берегоукреплению р. Камы Куйбышевского водохранилища. Теперь 211 местных жителей защищены от паводков, а размер предотвращенного ущерба составил около 380 млн рублей.

Росводресурсы финансировали мероприятия в рамках ФЦП «Развитие водохозяйственного комплекса Российской Федерации в 2012–2020 годах». Из федерального бюджета направили более 57 млн рублей, из регионального — свыше 64 млн рублей.

В зоне разрушения береговой линии — 54 жилых дома. Также на участке расположены хозяйственные постройки, объекты инженерной инфраструктуры, объекты санитарно-гигиенического назначения (выгребные ямы и др.), которые могли стать источниками загрязнения водного объекта. Ежегодно сотни кубометров смытого грунта и реликтового леса попадали в акваторию Куйбышевского водохранилища. Это приводило к его загрязнению и заилению, что в дальнейшем усложняло навигацию в этой части водоема.

Работы проходили на участке протяженностью более 700 м. Укрепляли береговую полосу комбинированным способом: шпунтовым ограждением и габионной кладкой. Последний вариант предпочтителен для конкретного участка, поскольку там расположены археологические памятники: объект культурного наследия регионального значения — городище Именьковское, могильник Именьковский и древнее булгарское поселение.

СУДОРЕМОНТ

КОГДА ДЕНЬ ГОД КОРМИТ

Межнавигационный ремонт речного флота в регионах проводится преимущественно собственными силами.

ИРКУТСК. В межнавигационный период в Байкало-Ангарском бассейне планируется отремонтировать 43 судна из 59 единиц, находящихся на балансе Администрации.

В Ангарском РВПиС на балансе филиала находится 34 единицы флота. Ремонтные работы планируются провести на 28 судах, из них — 11 обстановочных, 8 барж, 2 земснаряда, 3 шаланды, 1 брандвахта, 3 буксира. Основные работы будут проводиться по ремонту корпусов, ДРК и электрооборудования.

В Байкало-Селенгинском РВПиС на балансе филиала 22 единицы флота. Ремонт планируются провести на 15 судах, из них 6 обстановочных, 2 земснаряда, 4 буксира, 1 баржа и 2 прочие единицы флота. Основные запланированные работы — текущий ремонт ДРК, ДГ, ремонтные работы по корпусу, проведение ревизии и ремонта электросистем и оборудования. На обстановочном судне «Беркут» проекта Т-63 и «Гидрограф» проекта РМ-376, планируется произвести замену главного двигателя.

В связи с тем, что ФБУ имеет в своем составе Жигаловскую РЭБ, которая является обособленным подразделением Байкало-Селенгинского РВПиС, имеющим признание РРР на выполнение работ по строительству судов, все работы проводятся собственными силами с последующим предъявлением работ экспертам Восточно-Сибирского филиала Российского Речного Регистра.

НИЖНИЙ НОВГОРОД. В 11 филиалах ФБУ «Администрация Волжского бассейна» стартовал межнавигационный ремонт технического флота. В межнавигационный период и навигацию 2021 года запланировано провести ремонт 183 судов из 240, входящих в состав технического флота учреждения. В том числе: земснаряды — 13 ед.; самоходный флот — 123 ед.; прочий несамоходный флот — 47 ед.

Для проведения ремонта корпусов судов движительно-рулевых комплексов и донно-забортной арматуры в зимний период на слип поднято 16 ед. флота. Работы по текущему и среднему ремонту судов выполняются как собственными силами, так и силами подрядных организаций. Для проведения судоремонтных работ и ввода флота в эксплуатацию приобретается необходимое оборудование, сменно-запасные части, материалы, и инвентарь.

ХАБАРОВСК. Администрация Амурского бассейна в межсезонье отремонтирует 65 из 91 единиц своего флота в ремонтно-отстойных пунктах Благовещенского, Хабаровского и Комсомольского районов внутренних водных путей. В составе технического флота ФБУ — 4 земснаряда, 58 единиц самоходного флота и 29 единиц прочего.

Основной объем ремонтных работ выполняется собственными силами с использованием производственных мощностей филиалов под техническим наблюдением Российского Речного Регистра.

Запланированы работы по смене обшивки корпусов судов, обстройке внутренних помещений с применением современных материалов, слесарные и трубопроводные работы, ремонт электрооборудования.

На особом контроле стоит ремонт дноуглубительного флота, в рамках которого производится наплавка рабочего колеса, ремонт грунтопровода на земснарядах проекта 480, на черпаковых земснарядах проектов 3510-Р3 и Р-010/2 производятся разборка черпаковой цепи, наплавка верхнего барабана, токарные и такелажные работы.

ПЕРМЬ. Филиалы ФБУ «Администрация «Камводпуть» во время зимнего судоремонта планируют отремонтировать 88 ед. флота из 142 судов, находящихся на балансе учреждения.

Текущий ремонт предстоит провести на 73 ед. флота, в том числе одно судно будет отремонтировано с привлечением подрядной организации. На 15 судах пройдет средний ремонт, в том числе три судна отремонтируют с привлечением подрядных организаций.

Запланированы работы по смене обшивки корпусов судов, обстройке внутренних помещений с применением современных материалов, слесарные и трубопроводные работы, ремонт электрооборудования, капитальный ремонт двигателей, а также работы по модернизации судов.

В Верхне-Камском районе водных путей и судоходства в межнавигационный период планируется отремонтировать средним ремонтом 5 судов, текущим — 23.

В Нижне-Камском районе водных путей и судоходства планируется отремонтировать средним ремонтом 6 судов, текущим — 18. Начало ремонта запланировано на I квартал 2021 года.

В Бельском районе водных путей и судоходства планируется отремонтировать в общей сложности 34 судна.

ВОЛГОГРАД. Администрация «Волго-Дон» в межнавигационный период планирует отремонтировать 48 судов технического флота. На балансе учреждения всего 108 ед. флота, в том числе 94 судна, поднадзорного Российскому Речному Регистру.

После проведения дефектации корпусов, судовых механизмов и оборудования для определения потребности материалов, механизмов и запасных частей, необходимых для выполнения судоремонта, планируется выполнить работы по частичной замене корпусов, ремонт винто-рулевых комплексов, судовых механизмов и электрооборудования.

В настоящее время ведутся работы по замене вспомогательных двигателей черпакового земснаряда «Донской-405» на слипе Донского СРЗ. На пассажирском теплоходе «Москва-180» силами судовой команды производится ремонт реверс редуктора. На судах «Т-112» и «Т-101» выполняются работы по смене обшивки корпуса.

Плавучий кран «Вадим Виноградов», буксировщики «Стрежень» и «Морж», две баржи площадки «Т-301» и «Т-303» задействованы на работах по капитальному ремонту ремонтных двустворчатых ворот шлюза № 31 Волгоградского района гидросооружений и судоходства.

ЯКУТИЯ

ЗАРАБОТАЛИ ПОЧТИ ПЯТЬ С ПОЛОВИНОЙ МИЛЛИАРДОВ

Грузооборот ПАО «ЛОРП» за 2020 год вырос почти на 19%.

ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» в 2020 году увеличило объем коммерческих перевозок грузов на 14,1%, грузооборот вырос на 18,9%. По предварительным данным, выручка пароходства по основной деятельности за 2020 год ожидается в размере 5 млрд 437 млн руб., что выше показателя прошлого года на 13%.

План пароходством выполнен на 109%, доложил генеральный директор судоходной компании Сергей Ларионов на совещании при главе Якутии Айсене Николаеве, которое было посвящено предварительным итогам финансово-хозяйственной деятельности за 2020 год и планам на 2021 год.

По информации Сергея Ларионова, несмотря на негативную макроэкономическую ситуацию, связанную с пандемией коронавируса, и сложную судоходную обстановку компания за 2020 год выполнила все принятые договорные обязательства.

По предварительным данным, в навигацию 2020 года пароходством перевезено 1 млн 416 тыс. тонн коммерческих грузов, в том числе нефтепродуктов — 338 тыс. тонн, сухогрузов — 1 млн 78 тыс. тонн. Кроме того, для собственных нужд перевезено 115 тыс. тонн грузов.

Общий баланс флота предприятия составляет 303 единицы, в том числе 245 единиц транзитного флота грузоподъемностью 354 тыс. тонн. В текущую навигацию было задействовано 284 единицы флота и перегрузочной техники. На 2021 год пароходством рассматривается два варианта планирования объема перевозок грузов. Один из них предусматривает восстановление деловой активности и реализацию стратегического проекта по перевозке грузов для строительства порта Харасавей с началом арктической навигации.

Сергей Ларионов озвучил ряд проблемных вопросов, в том числе о повышении тарифов на перевозку грузов, которые удерживались в течение двух лет, из-за чего предприятие несет убытки.

Сегодня подошел срок массового списания действующего гражданского флота в Ленском бассейне. В связи с этим Сергей Ларионов отметил необходимость выделения средств для внедрения механизма льготного лизинга для судовладельцев, осуществляющих перевозку грузов в арктических районах, на условиях до 15 лет по ставке 2,5%.

Также руководитель попросил адресной поддержки со стороны государства дочерней организации пароходства ООО «Ленатурфлот», наиболее пострадавшей в условиях карантинных мероприятий.

Глава республики поручил правительству помочь ЛОРП выйти на новые рынки, в том числе на морские перевозки. Большое внимание руководитель региона уделил строительству судов в республике, предложил внедрить механизм льготного лизинга для судовладельцев. Также Айсен Николаев поручил оказать адресную поддержку ООО «Ленатурфлот», выполняющему социально значимые перевозки в республике.

ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТЫ И... НАВИГАЦИЮ

ЛОРП планирует в 2021 году выполнение плана перевозок в объеме от 1,323 млн тонн до 1,425 млн тонн.

ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» прогнозирует на 2021 год выполнение плана перевозок в зависимости от следующих обстоятельств: первое — при сохранении карантинных мер объем грузоперевозок будет снижен за счет уменьшения подачи грузов и составит 1 млн 323 тыс. тонн; второе — при снятии карантинных мер и улучшении эпидемиологической обстановки, а также при реализации крупных стратегических проектов, например, таких как строительство порта в Харасавее, объем перевозимых грузов может составить 1 млн 425 тыс. тонн. Об этом рассказал генеральный директор пароходства Сергей Ларионов на совещании у первого заместителя председателя правительства Республики Саха (Якутия) Алексея Колодезникова.

Чтобы достичь положительных финансовых показателей в 2021 году, необходимо решить ряд актуальных проблем, о которых сказал Сергей Ларионов. В течение двух последних навигационных периодов уровень тарифов не менялся. Вместе с тем гидрологические условия заставляют перевозчиков нести дополнительные затраты. В условиях мелководья пароходство вынуждено привлекать больше судов, чем запланировано. Это приводит к убыткам на регулируемых направлениях. В этой связи необходимо закрепление со стороны регулятора порядка возмещения дополнительных затрат.

Кроме того, Сергей Ларионов озвучил вопрос о сохранении налоговых льгот. Дело в том, что с 1 января 2021 года решением постоянно действующей налоговой комиссии при правительстве РС(Я) льготы по налогам прекращают свое действие. Предоставляемые налоговые позволяли снизить нагрузку на стоимость перевозки жизнеобеспечивающих грузов в арктическом направлении. Отмена этих льгот увеличит нагрузку на стоимость перевозки в Арктику.

В настоящее время необходимо ускорить внесение дополнений в Перечень морских бассейнов для установления районов и сезонов плавания судов с классом речного регистра в районе полуострова Таймыр.

Руководством ПАО «ЛОРП» перед Министерством транспорта РФ и Российским Речным Регистром не раз ставился вопрос о необходимости начала арктической навигации в более ранние сроки — по фактическим ледовым условиям а закрытия — на 15 дней позже.

Кроме того, для достижения наиболее высоких показателей общества, необходимо решить вопрос о предоставлении судоходным компаниям льготного лизинга до 15 лет по ставке 2,5% для строительства судов, осуществляющих перевозку грузов в районах Крайнего Севера.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

НА УЧАСТКЕ СОЛИКАМСК — БОНДЮГ

В Пермском крае дноуглубление рек позволит развивать перевозку древесины водным транспортом.

Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин на встрече с министром природных ресурсов и экологии РФ Александром Козловым представил планы по развитию отрасли в регионе. Среди них мероприятия по дноуглублению рек для развития судоходства, что позволит в том числе транспортировать древесину водным транспортом.

Проект планируется реализовать в рамках государственно-частного партнерства. По словам заместителя министра природных ресурсов, лесного хозяйства и экологии края Марины Труниной, вопрос о проведении дноуглубительных работ на реке Кама с целью организации судоходства на участке Соликамск — Бондюг проработан с уполномоченным ФБУ Администрации Камского бассейна. В краевой бюджет на 2021 год на эти цели заложено 7,4 млн руб.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПОСТРОЯТ САМИ

В Архангельской области проектировать пассажирские суда ледового класса будут местные компании.

Проектирование четырех судов ледового класса для пассажирских перевозок в Архангельской области начнется в этом году. Об этом, как сообщает пресс-служба губернатора и правительства Архангельской области, рассказал глава региона Александр Цыбульский.

Правительство региона совместно с Росморречфлотом провели предварительную работу: выполнены предпроектные работы и техническое задание.

В соответствии с договоренностями проектировщиками и строителями судов должны стать региональные компании. Средства будут выделены в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы», соответствующие изменения решением областного правительства внесены и в региональную программу.

«Участие в программе льготного лизинга позволит сэкономить бюджетные средства и улучшит транспортную доступность в Поморье», — отметил Цыбульский.

ВСЛЕД ЗА «ВАШКОЙ»

В Архангельске построят первый карбас для участия в экспедиции по старинным поморским дорогам.

На верфи Товарищества поморского судостроения в Архангельске строят парусно-весельный карбас длиной 6,5 м. Руководит стройкой мастер народного судостроения Виктор Кузнецов из села Лешуконское. Планируется, что карбас построят за две недели. Летом 2017 года командой проекта под руководством Виктора Кузнецова был построен поморский карбас «Вашка», ставший победителем национальной премии Русского географического общества «Хрустальный компас». С 2017 по 2020 год карбас «Вашка» совершил плавания из Мезени на Соловецкие острова, в Архангельск, по озерам Кенозерья. Третий год организуются туристические сплавы по реке Мезень на традиционных лодках-мезенках, также построенных Кузнецовым.

Желающие смогут познакомиться с технологией изготовления карбаса и принять участие в его строительстве под руководством мастера. Плотницкий обучающий семинар откроет работу студии столярного и плотницкого мастерства верфи Товарищество поморского судостроения для жителей Архангельска и области.

Карбасы — самый старый из ныне существующих типов поморских судов. Обладая хорошей всхожестью на волну и достаточной устойчивостью, они практически не принимают брызги внутрь. Типичный карбас имеет острую корму, прямую линию киля, вертикальный форштевень, незначительно наклоненный в корму ахтерштевень. Для строительства используется легкая древесина ели.

ГМУ ИМ. УШАКОВА

РАСТЯТ МОРСКУЮ ИНТЕЛЛИГЕНЦИЮ

Ушаковка подвела итоги своего 45-го, юбилейного года.

Ушедший 2020-й для Ушаковки был юбилейным. Свое 45-летие Государственный морской университет имени адмирала Ушакова отметил значимыми событиями. Самое главное и долгожданное — университет справил новоселье, завершив строительство нового корпуса «Юг», наполненного самым современным оборудованием, в том числе особо актуальной сейчас видеоконференц-системой.

В минувшем году, несмотря на связанные с пандемией сложности, в июле университет принимал капитанов портов и руководителей морских администраций со всей страны — от Санкт-Петербурга до Сахалина. Ученые, эксперты и практики обсуждали вопросы мониторинга и контроля за движением маломерных судов в прибрежных районах и акваториях морских портов.

Затем на базе Ушаковки состоялся семинар с участием всех ректоров транспортных вузов России. Университет выступил инициатором столь масштабной встречи не случайно. В 2021 году Россия будет проходить аудит Международной морской организации на предмет соответствия международным конвенциям и кодексам. Для того чтобы унифицировать подход российских университетов к вопросам выполнения международных обязательств, вуз и выступил с предложением провести такой семинар.

За прошедший год университет приобрел колоссальный опыт работы на карантине, в самоизоляции. В вопросах дистанционного обучения Ушаковка стала безусловным лидером. Последние три года на базе своего Института повышения квалификации вуз активно развивал систему дистанционного образования. Сейчас в ее базе свыше 4500 материалов, более 300 видеолекций, 55 программ. Была создана «Лаборатория дистанционных образовательных технологий и электронного обучения», приобретено оборудование для двух видеостудий — мобильной и стационарной. Все это позволило за последние несколько месяцев провести более 10 000 подготовок в формате электронного обучения.

ГУМРФ ИМ. МАКАРОВА

ОРГАНИЗОВАТЬ ПОДГОТОВКУ И ОЦЕНКУ МОРЯКОВ

Морской УТЦ ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова подготовил руководителей отраслевых образовательных структур к проверкам по линии Морской администрации.

В Морском учебно-тренажерном центре Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова завершено обучение второй группы руководителей и администраторов, участвующих в организации подготовки и оценки моряков в соответствии с требованиями Международной конвенции ПДНВ.

Курс ориентирован на выполнение требований Раздела A-I/6 Кодекса ПДНВ с учетом требований Разделов A-I/8 (Стандарты качества) и A-I/12 (Использование тренажеров).

Наряду с сотрудниками ГУМРФ из Санкт-Петербурга в нем приняли участие руководители подготовки моряков из филиалов ГУМРФ, находящихся в других городах. После успешного прохождения итогового теста слушатели получили удостоверения о повышении квалификации.

В программе курса повышения квалификации руководителей подготовки моряков особое внимание уделено действующим международным и национальным требованиям, связанным с подготовкой плавсостава, связи требований Конвенции ПДНВ с образовательными стандартами в области высшего, среднего профессионального и дополнительного профессионального образования, системе качества в морских образовательных организация и учебно-тренажерных центрах.

В качестве лекторов приняли участие эксперты — члены делегаций Российской Федерации, Международной ассоциации морских университетов и Международного профсоюза работников транспорта в Международной морской организации (ИМО), специалисты в области стандартов менеджмента качества, имеющие опыт прохождения международных аудитов, включая внешние аудиты Европейского агентства морской безопасности, классификационных обществ-членов МАКО, Морских администраций и организаций, регулирующих международные отраслевые стандарты.

«Данный курс может быть полезен не только сотрудникам ГУМРФ, но и других морских образовательных организаций и учебно-тренажерных центров,— отметил директор Института ДПО, начальник Морского УТЦ Сергей Айзинов.— Мы планируем в 2021 г. пригласить руководство и заведующих кафедрами профильных вузов, колледжей, менеджеров одобренных Росморречфлотом тренажерных центров на повышение квалификации в Макаровке для подготовки к прохождению признания в качестве морской образовательной организации или к освидетельствованию в качестве одобренного учебно-тренажерного центра».

ВГУВТ

СТАЖЕРОВ ВЫБЕРУТ В ПАРОХОДСТВЕ

Волжское пароходство и ВГУВТ запускают новую программу стажировок.

Руководство АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и ректор Волжского государственного университета водного транспорта Игорь Кузьмичев обсудили вопросы сотрудничества в подготовке кадров как для плавающего состава, так и для береговых служб.

Многолетние партнерские отношения между ВГУВТ и Волжским пароходством дают положительный результат. Ключевой аспект партнерства заключается в организации плавательной практики курсантов и студентов университета, которые после выпуска из учебного заведения пополняют волжские экипажи.

Основной целью программы стажировок является освоение участниками новых методов, технологий и элементов профессиональной деятельности, повышение уровня теоретических и практических знаний.

В настоящее время, по словам директора по управлению персоналом Волжского пароходства Татьяны Ефремовой, судоходная компания заинтересована в подготовке стажеров, которые уже в ближайшем будущем освоят и береговые специальности.

— Мы готовы работать с новой программой в идеале с первого курса. Для нас стажер — это человек, который при поступлении в вуз сделал максимально осознанный выбор будущей профессии и предан ей настолько, что готов развиваться дальше. С такими целеустремленными студентами наша компания заключит соответствующий договор. Затем в процессе обучения в зависимости от специфики профессии, по которой мы берем стажера, у нас появляются к нему определенные профессиональные задачи,— подчеркнула Татьяна Ефремова.

Предварительно отбор претендентов в стажеры назначен на февраль. Специалисты компании встретятся со студентами, познакомят их со своей работой, предоставят необходимый информационный материал. Затем среди желающих будет проведено тестирование, и с учетом рекомендаций преподавателей университета будут определены первые участники программы. Пока пилотный проект рассчитан на пять человек, которых ждут в технической дирекции и дирекции по эксплуатации флота.

Для таких студентов в университете готовы организовать дополнительные профильные курсы, в частности по профессиональному владению английским языком, и скорректировать график учебы для полноценного участия в стажерской программе.

Работа в одной из крупнейших судоходных компаний страны предоставит молодым специалистам возможность стать профессионалами и рассчитывать на успешную карьеру в будущем.

В настоящее время в Волжском пароходстве глубоко и серьезно разрабатывается новая стратегия, развивается проектное управление, осваиваются новейшие продукты и технологии. Политика компании направлена на привлечение молодых специалистов, заинтересованных в профессиональном росте и решении самых амбициозных отраслевых задач.

PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!
Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77–64224) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс», при поддержке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 1. Контакты: +7 (812) 570–78–03, 712–45–16, 712–45–01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Ответственный секретарь: Лариса Хакуз. Арт-директор: Сергей Яковлев. Над номером работали: Марина Борисенко, Ксения Пектеева, Виталий Чернов, Елена Ткачева, Александра Девяткина. Фото: Борис Борисенко. Отпечатано в типографии ООО «Лесник-Принт». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.
РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА