



Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

15 ИЮНЯ
2021 года
№6 (13024)

Выходит один раз в месяц

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

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

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



ПАМЯТИ
ГЕННАДИЯ ЕГОРОВА

СТР. 4



ТЕРНИСТ
ЛИ ВОДНЫЙ ПУТЬ?

СТР. 6



ОТ СУДОВОДИТЕЛЕЙ
ДО НАБЛЮДАТЕЛЕЙ

СТР. 11

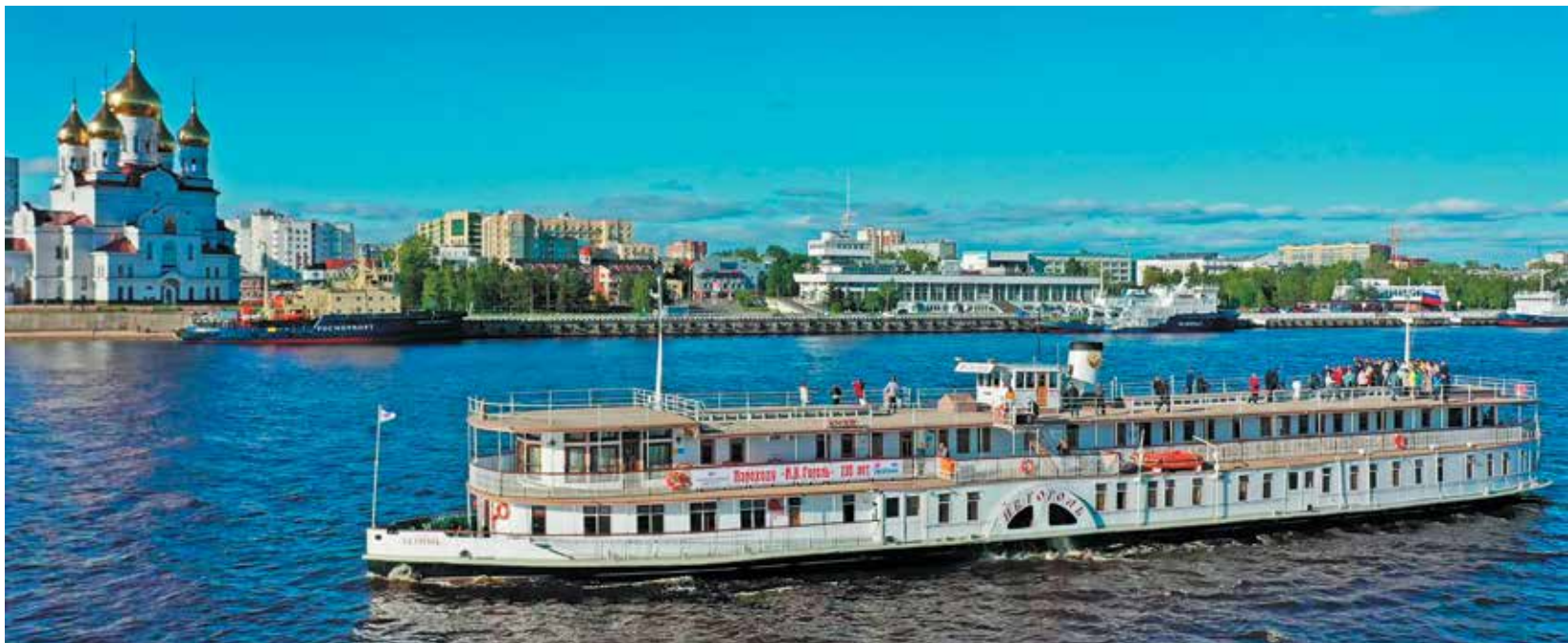


Фото предоставлено пресс-службой АО «ЦС «Звездочка»

И ПАРОХОД НАБИРАЕТ ХОД...

Колесный пароход «Н. В. Гоголь» на Северной Двине открыл свою юбилейную 110-ю навигацию.

Центр судоремонта «Звездочка» начал юбилейную, 110-ю навигацию единственного в России колесного парохода «Н. В. Гоголь». В конце мая старейшее судно России, находящееся в регулярной эксплуатации, совершило первый рейс навигации 2021 года.

Одними из первых пассажиров юбилейной навигации стали медицинские работники. Прогулочные рейсы, организованные для медиков Центром судоремонта

«Звездочка», стали знаком признательности за их вклад в охрану здоровья корабелов, оценкой огромных усилий по противодействию распространению коронавирусной инфекции и реабилитации северян.

Навигация парохода «Н. В. Гоголь» продлится до конца сентября 2021 года. За это время пароход выполнит около 50 рейсов и перевезет около 4 тыс. пассажиров.

Пароход «Н. В. Гоголь» построен в 1911 году на верфи нижего-

родского Сормовского завода (ныне завод «Красное Сормово»). До 1972 года эксплуатировался на Северной Двине на маршрутах Архангельск — Котлас — Великий Устюг. В 1972 году был выведен из эксплуатации и назначен к утилизации. В том же году был приобретен машиностроительным предприятием «Звездочка» в качестве стоечного судна. После выполнения на северодвинской верфи работ по восстановлению технической готовности,

ремонту машин и механизмов эксплуатация парохода была возобновлена в качестве прогулочно-туристического судна.

Пароход «Н. В. Гоголь» является историческим памятником регионального значения, отмечен знаком «Морское наследие России». В 2010 году судно стало лауреатом Национальной туристской премии им. Ю. Сенкевича. Как старейшее судно, совершающее пассажирские рейсы, пароход «Н. В. Гоголь» внесен в Книгу рекордов России.

«ЗЕЛЕННЫЕ» ТАНКЕРЫ В ПОВЕСТКЕ ПМЭФ

В ходе XXIV Петербургского международного экономического форума Группа компаний «Совкомфлот» и компания «Сахалин Энерджи», оператор проекта «Сахалин-2», заключили долгосрочные тайм-чартерные контракты.

Новые соглашения предусматривают эксплуатацию на месторождении двух действующих танкеров «зеленой» серии «Совкомфлота» «Проспект Королева» и «Проспект Вернадского». Эти танкеры используют сжиженный природный газ (СПГ) в качестве основного вида топлива.

Суда будут переданы фрахтователю в 2024 году на 10 лет с возможностью продления договора. Для работы на проекте «Сахалин-2» оба танкера пройдут модификацию. В частности, на них будут установлены носовые погрузочные устройства, а системы СПГ-бункеровки будут адаптированы для приема топлива непосредственно с СПГ-терминала порта Пригородное.

Выбор «зеленых» танкеров «Совкомфлота» для проекта «Сахалин-2» обусловлен трендом мировой декарбонизации. Именно

«Совкомфлот» является лидером в работе по снижению углеродного следа в судоходной отрасли. Поэтому энергетические гиганты все чаще делают выбор в пользу российских танкеров на СПГ.

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов рассказал, что на ближайшие 10 лет компания делает выбор в пользу СПГ в качестве судового топлива. «Мы являемся пионерами внедрения газомоторного топлива на суда и последовательно расширяем количество флота, которое работает на этом экологически более чистом топливе, тем самым снижая выбросы углекислого газа до 30% в определенных режимах, полностью ликвидируя выбросы серы и сажи», — сказал он.

При этом «Совкомфлот» рассматривает возможность использования и других альтернативных видов топлива. «Мы работаем

в настоящее время с несколькими зарубежными партнерами по изучению водорода и аммиака как альтернативного вида топлива. Но проект находится на ранней стадии, и каких-то окончательных выводов мы пока для себя не сделали», — пояснил глава «Совкомфлота». — Нам еще предстоит понять, насколько быстро эта технология могла бы быть внедрена в масштабные грузовые перевозки. Поэтому использование СПГ на следующие 5–10 лет остается нашей основной линией».

В настоящее время для «Совкомфлота» строятся два танкера типа «Афрамакс» и три танкера размерностью MR для перевозки нефти. Поступление этих судов в состав флота ПАО «Совкомфлот» запланировано на 2022 и 2023 годы. В стадии строительства находятся два танкера для проекта «Сахалин-1» со сроками постройки также в 2022–2023 годах.



Фото с сайта «Совкомфлота»

Отказываясь от бункеровки судов нефтепродуктами, владельцы и проектировщики нового флота рассматривают и другие альтернативы: широкое использование атомных двигателей, электродвижение, биотопливо и даже роторные паруса. Эти и другие тенденции развития современного водного транспорта подробно обсудим 27 октября в Москве в ходе V конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы».

СЕВМОРПУТЬ



УЖЕ ВОЗМОЖНО — ПОКА НЕ ЭФФЕКТИВНО

Экономически эффективной круглогодичная навигация по Севморпути может стать с 2023–2025 годов.

Круглогодичная навигация по Северному морскому пути при ледокольной поддержке возможна уже сейчас. Вопрос в другом — в эффективности и экономичности этой навигации и, следовательно, такой перевозки. Об этом в беседе с журналистами в кулуарах ПМЭФ рассказал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«По нашим совместным с «Новатэком» оценкам, круглогодичная навигация по Севморпути должна начаться именно в такой модальности, начиная с зимы либо 2023–2024-го, либо 2024–2025-го. Это будет зависеть от прогресса строительства серии газозовозов нового поколения, имеющих большую ледоходность, на верфи «Звезда» и от графика поступления этого ледокольного флота в эксплуатацию», — отметил глава «Совкомфлота».

Игорь Тонковидов пояснил, что ледовая обстановка в восточном

секторе Арктики зависит от множества условий. Прежде всего, гидрометеорологических. Главным препятствием для крупнотоннажных транспортных судов на этой акватории являются многолетние льды. «Мы наблюдаем в последнее время, что массив многолетних льдов смещается на север. При этом появляется 200-мильная припайная полоса, работающая на поддержание однолетнего стабильного льда. За границей этого припая появляется припайная полынья протяженностью 1000–1200 морских миль, в которой практически существует чистая вода большую часть зимы. И по этой полынье суда могут беспрепятственно осуществлять движение.

Кроме того, круглогодичная навигация будет зависеть от системы организации судоходства и ледокольной поддержки в восточном секторе Арктики, от готовности команд и натренированности экипажей к этой работе.

СОГЛАШЕНИЕ

В СИНЕРГИИ КОМПЕТЕНЦИЙ

«Совкомфлот» и Российский морской регистр судоходства заключили соглашение о стратегическом сотрудничестве.

В рамках XXIV Петербургского международного экономического форума генеральный директор — председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов и генеральный директор ФАУ «Российский морской регистр судоходства» Константин Пальников подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве.

Предметом соглашения стала регламентация направлений, условий и форм сотрудничества СКФ и РС, нацеленного на развитие компетенций и укрепление конкурентных преимуществ в сфере технического регулирования строительства и эксплуатации высокотехнологичного морского флота для транспортировки углеводородов, с акцентом на эффективность, экологичность и безопасность.

В частности, соглашение создает дополнительные условия для учета накопленного Группой СКФ опыта при формировании нормативно-технических регламентов РС по использованию новых видов топлива для снижения объема выбросов в атмосферу с морских судов, по техническому надзору за грузовыми судами высокого ледового класса при их эксплуатации в акватории арктических морей, включая Северный морской путь, и по разработке и использованию систем дистанционного и автоматического управления судами.

Стороны также намерены развивать сотрудничество в области технического наблюдения за строительством на ССК «Звезда» грузовых судов нового поколения в интересах СКФ. В настоящий момент портфель судостроительных заказов СКФ на «Звезде» включает 20 единиц морской техники: пять танкеров, использующих СПГ-топливо в качестве основного, и 15 арктических газозовозов для проекта «Арктик СПГ 2». Все суда будут эксплуатироваться под государственным флагом РФ, их поставка планируется на 2022–2025 годы.

«Нам приятно, что опыт и экспертиза СКФ в сфере внедрения инновационных решений для морского транспорта будут использованы российским классификационным обществом для выработки единых подходов, призванных способствовать повышению экологической безопасности судоходства

в соответствии с высокими международными стандартами, более полному раскрытию потенциала Севморпути как транспортного коридора и развитию отечественных передовых компетенций в области морского судоходства», — отметил Игорь Тонковидов.

«Синергия компетенций классификационного общества и ведущих компаний отрасли — одно из необходимых условий разработки и внедрения технических норм и стандартов, актуальных для обеспечения эффективности и безопасности морского транспорта и защиты морской среды», — сказал Константин Пальников. — Мы благодарим компанию «Совкомфлот» за доверие и сотрудничество. Уверен, что наш конструктивный диалог позволит активно продвигать технические инициативы и передовые инженерные решения в рамках современных проектов морской индустрии».



СОТРУДНИЧЕСТВО

В ЭКСПЕДИЦИЮ К ХРЕБТУ ЛОМОНОСОВА

Ледокол «Виктор Черномырдин» примет участие в международной научной экспедиции.

ФГУП «Росморпорт» в ходе XXIV Петербургского международного экономического форума подписало договор со шведской компанией Arctic Marine Solutions.

Подписи на документе поставили генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Александр Смирнов и управляющий директор AMS Хенрик Оке Ролан. Торжественная церемония прошла в присутствии министра транспорта РФ Виталия Савельева и руководителя Росморречфлота Андрея Лаврищева.

Согласно заключенному соглашению, самый большой и мощный в мире дизель-электрический ледокол ФГУП «Росморпорт» «Виктор Черномырдин» будет участвовать в ледокольном обеспечении международной научной экспедиции по океаническому бурению ArcOP в морях Северного ледовитого океана в 2022 году.

В рамках ArcOP будут выполнены научные морские операции в сложных ледовых и погодных условиях в высоких широтах Арктики на хребте Ломоносова. Цель работы флота, состоящего из научного бурового судна Dina Polaris и ледоколов «Виктор Черномырдин» и Oden, — обеспечить



Фото ИАА «ПортНьюс»

бурение в этом постоянно покрытом льдом регионе.

В рамках экспедиции предполагается применение передовой практики в полярных операциях. ArcOP также позволит продемонстрировать важность совместного подхода к обеспечению безопасности на море.

«Участие российского ледокольного флота в обеспечении международной научно-исследовательской деятельности в Арктике позволит Российской Федерации укрепить свои позиции в качестве ведущей арктической державы», — отметили в Росморпорте. Международная

научная экспедиция ArcOP посвящена изучению вопроса изменения климата в центральном Северном Ледовитом океане. ArcOP изучит критический временной интервал, охватывающий период, когда произошли заметные изменения в глобальном климате.

Организаторами экспедиции помимо AMS выступают Европейский Консорциум Океанического Исследовательского бурения — European Consortium for Ocean Research Drilling (ECORD) и Шведский секретариат полярных исследований — Swedish Polar Research Secretariat (SPRS).

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ ДЛЯ МИНПРОМТОРГА РОССИИ: «РАЗВИТИЕ ГРАЖДАНСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ В РОССИИ — 2020 ГОД»



Ознакомиться на
сайте ПортНьюс



ПРАВИТЬ БАЛ БУДУТ БАЛЛЫ

Утверждена балльная система оценки уровня локализации в судостроении.



Правительство Российской Федерации утвердило балльную систему оценки уровня локализации в судостроительной отрасли. Об этом сообщает пресс-служба высшего исполнительного органа госвласти.

Отмечается, что принятое решение поможет сформировать гибкую систему оценки уровня локализации, простимулирует процессы импортозамещения и развитие отрасли.

Методика, утвержденная постановлением, позволяет опре-

делить, какая продукция может считаться российской. Высокий уровень локализации открывает судостроителям доступ к инструментам господдержки, в том числе к целевым субсидиям.

В рамках нового подхода к определению уровня локализации каждой категории комплектующих присваивается свой балл. При этом его величина определяется пропорционально стоимости и сложности оборудования. Судостроители в свою очередь могут самостоятельно

решить, как скомбинировать детали, чтобы судно получило высокую оценку и было признано российским.

Постановление предусматривает увеличение требований к локализации по мере роста производства комплектующих. Так, до 30 июня 2023 года для получения господдержки при строительстве судна на воздушной подушке необходимо набрать не менее 1950 баллов, с 1 июля 2023 года — 2200 баллов, с 1 июля 2025 года — 2550 баллов.

ОТРАСЛИ — ТЕХНОЛОГИЧЕСКУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ

Судостроительная отрасль генерирует 3,5% валового национального продукта России.

Судостроительная отрасль генерирует 3,5% валового национального продукта России при том, что в ней задействовано около 1% трудоспособного населения страны. Такую оценку отрасли в ходе «круглого стола» «Морская техника, судостроение и технологии освоения ресурсов Мирового океана», прошедшего в рамках международного научного форума «Каспий 2021: пути устойчивого развития», дал декан факультета кораблестроения и океанотехники Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГМТУ, «Корабелка»), д.т.н., профессор Олег Тимофеев.

«С точки зрения трудовых ресурсов очень эффективная отрасль», — сказал он.

Общая численность работающих в отрасли — около 180 тыс. человек. Кроме того, из смежных отраслей привлекается около 700 тыс. человек.

По оценке эксперта, в российском судостроении работает более 2000 предприятий («судостроение» и/или «судоремонт» предусмотрены в составе основной деятельности). В их числе — около 120 заводов и верфей, около 40 конструкторских бюро и 15 научно-исследовательских институтов. Примерно половина

крупных предприятий — государственные. В отрасли представлены две интегрированные структуры: АО «ОСК» (44 предприятия, более 70% мощностей) и Концерн судового приборостроения и морского оружия.

Среди проблем, которые сдерживают развитие отрасли, Олег Тимофеев в первую очередь выделил конкурсную систему поставок комплектующего оборудования для строящихся судов. Это, по его мнению, «в разы увеличивает сроки строительства судов».

Кроме того, судостроение остро нуждается в технологической модернизации.

«Мы широко используем устаревшие и недостаточно большие построечные места, — отметил

декан факультета кораблестроения и океанотехники СПбГМТУ. — Много наклонных стапелей с низкой грузоподъемностью. Самый большой док находится в Керчи на заводе «Залив». Его размеры 300 м на 65 м».

Вместе с тем недостаточный опыт проектирования в конкурентных нишах (рыболовные суда, дноуглубительная техника, пассажирские суда) со временем российские проектировщики и судостроители смогут успешно преодолеть. Новые нишевые суда уже строятся на отечественных верфях. Проблему ограниченных возможностей привлечения зарубежных поставщиков также со временем можно решить через локализацию производства.



Фото с сайта ОСК

ИНФРАСТРУКТУРА

ВОЗРОЖДАТЬ ВОДНЫЕ МАГИСТРАЛИ

Успешность водного транспорта требует 4-метровых глубин в реках.

Чтобы водный транспорт успешно развивался и существовал, уровень в российских реках нужно поднять до четырех метров, считает министр транспорта РФ Виталий Савельев. Об этом он заявил во время Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ).

«У нас есть некое упущение. Мы не занимались серьезно речным и водным транспортом 20 лет. А ведь это существенный конкурент в перемещении грузов, так как себестоимость довольно дешевая. Другое дело, что для того, чтобы этот транспорт успешно существовал, нужно поднять уровень в реках до четырех метров. Сейчас же он ниже трех. Чтобы исправить ситуацию, сейчас строятся гидроузлы», — рассказал министр транспорта России.

По словам заместителя председателя правительства России Марата Хуснуллина, одна из задач, стоящих сейчас перед органами власти, это возрождение транспортных магистралей через водные пути.

«Пандемия заставила нас кардинально пересмотреть подходы к нашей работе, к связям и взаимоотношениям. Нужны такие подходы, которые будут развивать страну, дадут экономический рост. Развитие транспортного каркаса как раз является одним из таких драйверов», — пояснил Марат Хуснуллин.

Под транспортным каркасом российской экономики в правительстве подразумевают развитие автомобильных дорог, железнодорожного и авиа- сообщения, а также водных путей.

Как сообщалось ранее, Багаевский гидроузел, строительство которого реализуется в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, позволит решить задачу поддержания гарантированных глубин судового хода на реке Дон не менее 4 м, что позволит проходить по ней не только речным судам и судам класса «река-море», но и небольшим морским судам.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

ОТ ДОКУМЕНТООБОРОТА ДО БЕСПИЛОТНИКОВ

Транспортную отрасль ждет масштабная цифровизация.

Транспортную отрасль в ближайшие годы ждет масштабная цифровизация. Такое мнение во время Петербургского международного экономического форума высказал министр транспорта РФ Виталий Савельев.

«В 2019 году количество транспортных документов, в том числе различные накладные и разрешения на провозку опасных грузов, которые были обработаны, составило 3 млрд 10 млн ед. Если мы не будем ничего отцифровывать, то к 2030 году эта цифра достигает 7 млрд документов», — заявил Виталий Савельев.

По мнению экспертов, перевод документов в электронный вид может положительно повлиять на скорость движения грузов. Кроме того, цифровизация будет касаться и других сфер транспорта. Речь идет о так называемых «беспилотниках».

«Автономные передвижные транспортные средства — это не только автомобили. Но и морские суда, например. В 2021 году «Совкомфлот» планирует испытания в Баренцевом море танкера, который будет управляться автономно», — рассказал министр.

ВИЗУАЛИЗИРОВАТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ ПОТОКИ

Минвостокразвития планирует к концу 2021 года создать цифровую модель Северного завоза.

Проект цифровой модели Северного завоза, инициатором которого является Минвостокразвития в 2021 году, предполагается реализовать к концу текущего года. Об этом сообщил эксперт-аналитик ФАНУ «Восток-госплан» Николай Остарков на саммите «Арктика и шельфовые проекты».

После ряда исследований, посвященных Арктике, подведомственное Минвостокразвития ФАНУ «Восток-госплан» приступило к проекту создания цифровой модели Северного завоза.

«В 2021 году мы делаем научно-исследовательскую работу по Се-

верному завозу. Ядром этой системы будет создание цифровой модели, которая включит логистические маршруты, движение топливных ресурсов, товаров и продуктов от заказчика до склада», — рассказал Николай Остарков.

Визуализация транспортных потоков даст возможность прогнозирования и оценки объемов финансовых средств, которые идут на субсидирование этих поставок. Большой раздел исследования будет посвящен новым видам транспорта, таким как экранопланы и суда на воздушной подушке, которые уже пытаются внедрить в Якутии.



Фото предоставлено МИБ

ПАМЯТИ ГЕННАДИЯ ЕГОРОВА

Отечественное судостроение понесло невосполнимую потерю. Не стало Геннадия Вячеславовича Егорова — генерального директора и основателя Морского Инженерного Бюро, ведущего проектировщика российского флота, философа современного судостроения. Ему было 55 лет.

Судостроительная отрасль потеряла настоящего мастера своего дела, по проектам которого за последние 26 лет построено 410 судов.

Геннадия Вячеславовича знали и ценили не только в России, но и во многих странах мира. Проекты Морского Инженерного Бюро неоднократно включались в число лучших судостроительных проектов мира Британским Королевским Обществом Корабельных Инженеров (Royal Institution of Naval Architects), почетным членом которого он состоял. А также членом Американского Общества Кораблестроителей и Морских Инженеров и Международного Конгресса по конструкции корпусов судов и морских сооружений ISSC.

Геннадий Вячеславович состоял в президиумах Российского Морского Регистра Судостроения и Российского Речного Регистра, был членом Регистра Судостроения Украины.

Доктор технических наук, профессор, Геннадий Вячеславович состоял также в Экспертном совете ВАК.

Им выполнено огромное количество разнообразных проектов переоборудования, конверсий, модернизаций, подготовлено, написано и опубликовано лично и в соавторстве более 1000 научных трудов.

Не стало «идеолога, вдохновителя, главного моторчика отрасли и просто замечательного, доброго, жизнерадостного и умного Человека. Человека, который никогда не отказывал в помощи, Человека, который всегда подбадривал и поддерживал», — с такими словами прощаются с Геннадием Вячеславовичем в созданном им Морском Инженерном Бюро.

Многие в нашей отрасли потеряли большого друга, настоящего жизнелюбивого и очень интересного Человека. Российская палата судостроения и редакция медиа-группы «ПортНьюс» скорбят вместе со всеми, кому был дорог Геннадий Вячеславович. Светлая память о нем навсегда останется в наших сердцах!

СУХОГРУЗЫ

В ЧЕСТЬ ЕГО СОЗДАТЕЛЯ

Руководство судостроительной компании «Идель» приняло решение назвать новое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD-59 именем автора этого проекта — генерального директора Морского Инженерного Бюро Геннадия Егорова.

Первое в России отвечающее повышенным экологическим требованиям ИМО TIER III (DE-Tier III) по выбросам в атмосферу многоцелевое сухогрузное судно дедевейтом 8144 тонны было заложено 25 мая, за несколько дней до кончины его проектанта.

Сухогруз будет построен на Окской судовой верфи. Спуск судна на воду намечен на начало 2022 года. Контракт на строительство новой серии из трех сухогрузов проекта RSD-59 подписан в конце

2020 года между ООО «СК «Идель», АО «Окская судостроительная» и ПАО «Государственная транспортно-лизинговая компания».

Суда серии могут использоваться для транспортировки генеральных, навалочных, контейнерных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов и опасных грузов по внутренним водным путям России, а также в Каспийском море, в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом, Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Суда проекта RSD59 в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для Волго-Донского судостроительного канала габариты.



При характеристической для ВДСК осадке 3,60 м в реке дедевейт составляет 5320 тонн, наибольший дедевейт в море при осадке 4,706 м — 8144 тонны. Длина наибольшая составляет 141,0 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6,00 м. Вместимость грузовых трюмов 11400 куб. м. Скорость эксплуатационная составляет 10,5 узла. Автономность плавания в море — 20 суток. Экипаж — 11 человек, мест — 14.

Расчетный срок службы корпуса судна 24 года. Второе дно рассчитано на интенсивность распределенной нагрузки 12,0 тонн/кв. м, а также на работу грейфером грузоподъемностью 16 тонн.

ХРОНИКА ПРОЕКТА RSD59

На сегодняшний день общий заказ сухогрузов проекта RSD59, по информации проектанта серии Морского Инженерного Бюро, составляет 63 судна: тридцать шесть построено, шестнадцать — в работе, одиннадцать — законтрактовано. Строятся они на двух предприятиях — «Красном Сормово» и Окской судовой верфи.

«КРАСНОЕ СОРМОВО»

«Альфа Гермес». Нижегородский завод «Красное Сормово» года спустил на воду сухогрузный теплоход проекта RSD59 «Альфа Гермес». Это восьмое судно в серии из девяти сухогрузов для транспортной компании ООО «Альфа», которые завод строит по заказу ПАО «ГТЛК», и двадцать восьмое судно проекта в послужном списке завода.

«Альфа Гелиос». На ходовые испытания отправлено сухогрузное судно проекта RSD59 «Альфа Гелиос». Судно строится по заказу ПАО «Государственная транспортная компания» для судостроительной компании «Альфа».

«Леонид Пестриков». Завершены ходовые испытания пятого в серии из девяти сухогрузов проекта RSD59 «Леонид Пестриков».

«Леонид Пестриков» проходил испытания в акватории реки Волга в районе поселка Васильсурск Нижегородской области. Во время испытаний были достигнуты все проектные характеристики, проверена работа всех механизмов судна, в том числе винторулевых колонок, главных двигателей, электростанций, системы автоматизации и другого оборудования.

КСТАТИ

«Красное Сормово» выиграло конкурс на строительство серии из 11 сухогрузов проекта RSD59 для ООО «ГТЛК-Финанс».

По словам генерального директора завода Михаила Першина, согласно условиям договора все суда серии должны быть переданы заказчику в 2022 году.

К настоящему времени «Красное Сормово» является лидером по количеству построенных судов проекта RSD59 среди отечественных судостроительных предприятий. В общей сложности сормов-

ская верфь передала заказчикам 23 таких сухогрузных теплохода. Еще шесть сухогрузов проекта RSD59 будут переданы заказчику в 2021 году.

Ранее сообщалось, что «Красное Сормово» благодаря реализации программы повышения производительности труда сократило сроки строительства сухогруза проекта RSD59 с 9 до 6 месяцев с момента резки металла до пере-

дачи судна заказчику. На сегодня это рекордный показатель среди судостроительных предприятий России.

ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ

«Валентин Смыслов». Спущен на воду седьмой сухогруз проекта RSD59 «Валентин Смыслов» для компании «Астрол» по заказу ГТЛК.

Как сообщалось ранее, первое многоцелевое сухогрузное судно

проекта RSD59 «Астрол — 1», заложенное 28 января 2020 года, сдано в эксплуатацию 14 ноября 2020 года.

«Астрол — 5». Окская судостроительная верфь сдала заказчику пятый сухогруз проекта RSD59 «Астрол — 5». Многоцелевое сухогрузное судно дедевейтом 8144 тонны проекта RSD59 «Астрол — 5» строилось по заказу ГТЛК, лизингополучатель — судостроительная компания «Астрол».

Напомним, Всего Окская судостроительная верфь строит 18 судов проекта RSD59: первые пять — для судостроительной компании «Петротранс», десять — для судостроительной компании «Астрол», еще три — для компании «Идель». Первые десять судов сданы в эксплуатацию.



ПАРОМЫ

НА СПГ И ДИЗЕЛЬНОМ ТОПЛИВЕ

Спущен на воду двухтопливный паром для линии Усть-Луга — Балтийск «Генерал Черняховский».

Строящийся по заказу ФГУП «Росморпорт» автомобильно-железнодорожный двухтопливный паром «Генерал Черняховский» спустили на воду. Строительство парома ведется в кооперации ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» и верфи Kuzey Star Shipyard по поручению Правительства Российской Федерации.

тировать часть грузопотока, в настоящее время следующего в Калининградскую область и из нее через территорию стран-соседей, а также обеспечить перевозку грузов в объемах, необходимых для внутреннего потребления», — отметил генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Александр Смирнов.

Проект CNF19M, разработанный Морским Инженерным Бюро,

ционном тяжелом топливе. Оба парома для линии Усть-Луга — Балтийск названы в честь выдающихся советских полководцев: дважды Героя СССР, генерала армии Ивана Черняховского и дважды Героя СССР Константина Рокоссовского — единственного в истории Советского Союза маршала двух стран: СССР и Польши. Внучка Ивана Черняховского

Основные технические характеристики судна: длина 200 м, ширина 27 м, скорость по чистой воде 16,5 уз., экипаж/пассажиры 24/12 чел., танки хранения СПГ 2х300 м³, ледовый класс Arc4, мощность двигателей 12 000 кВт.

Ранее, 21 августа 2020 года, был спущен на воду паром аналогичного проекта «Маршал Рокоссовский», строящийся для линии Усть-Луга — Балтийск.

«Уверен, что паромы «Генерал Черняховский» и «Маршал Рокоссовский» будут успешно работать на линии Усть-Луга — Балтийск. Их ввод в эксплуатацию позволит существенно обновить флот, занятый на данной стратегически важной для страны переправе, переориен-

соответствует всем современным нормам по обеспечению экологической безопасности. Двигатели работают на сжиженном природном газе или дизельном топливе с низким содержанием серы.

Использование экологически чистого топлива позволит уменьшить выбросы в атмосферу углекислого газа на 20–30%, оксидов азота — свыше 90%, оксидов серы и сажи — на 100% по сравнению с аналогичными судами на тради-

Анастасия Орлова и правнучка Неонила Ведощенко передали поздравления от семьи маршала: «Наша семья благодарна за память об Иване Даниловиче Черняховском, генерале армии, командующим 3-м Белорусским фронтом, и горда тем, что его имя присвоено парому, имеющему новую экологически безопасную конструкцию и обеспечивающему жизненно важные для нашей страны грузоперевозки».



Фото предоставлено ФГУП «Росморпорт»

НА БАЗЕ АРКТИЧЕСКОГО СПАСАТЕЛЯ

Невский ССЗ передал заказчику грузопассажирское судно проекта PV22 «Павел Леонов».

Невский судостроительно-судоремонтный завод передал заказчику паром «Павел Леонов» проекта PV22, построенный по заказу АО «Сахалинлизингфлот» для обеспечения транспортного сообщения между островом Сахалин и Курильскими островами.

Новый концепт проекта PV22 выполнен на базе арктического спасателя проекта MPSV07 (Невский ССЗ построил четыре таких судна) и имеет улучшенные ледопробиваемость и маневренные качества. Строительство судов осуществляется в рамках программы «Социально-экономическое раз-

витие Курильских островов на 2016–2025 годы».

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

Главное судно «Адмирал Невельской» с июня 2021 года начнет выполнять перевозки из порта Корсаков. Судам предстоит работать в сложных условиях и обеспечивать бесперебойное, круглогодичное транспортное сообщение между островом Сахалин и Курильскими островами. По расчетам, с выходом судов оборот пассажиров и грузов на курильской линии вырастет в три раза.



Фото предоставлено пресс-службой ООО «Невский ССЗ»

СПГ-БУНКЕРОВЩИК

МАНЕВРЕННОСТЬ — НА УРОВНЕ

Первый в России СПГ-бункеровщик «Газпром нефти» «Дмитрий Менделеев» завершил ходовые испытания.

Серия тестов основных двигательных систем СПГ-бункеровщика подтвердила функциональность и исправность навигационного оборудования и систем управления, а также его маневренные и скоростные характеристики.

Следующим этапом испытаний судна станет тестирование систем погрузки, хранения и выгрузки СПГ.

Новое судно войдет в состав флота «Газпром нефти» во II полугодии 2021 года. «Дмитрий Менделеев» будет обеспечивать бункеровку СПГ-топливом в портах Финского залива и Балтийского моря — в Санкт-Петербурге, Усть-Луге, Приморске.

В проекте «Дмитрий Менделеев» использованы новейшие технологии судостроения и перевозки СПГ, а также учтены передовые экологические требования к морскому судовому транспорту. Судно использует в качестве топлива для энергетической установки отпарной газ перевозимого груза. Оборудование СПГ-бункеровщика соответствует международной конвенции MARPOL и сертифицировано по экологическому стандарту ECO-S.

Длина судна составляет 100 м, ширина — 19 м. СПГ-бункеровщик сможет перевозить до 5800 м³ природного газа в сжиженном состоянии. Усиленный корпус соответствует ледовому классу Arc4



Фото с сайта «Газпром нефти»

и позволяет выполнять самостоятельное плавание в однолетних льдах толщиной до 0,8 метра. Благодаря цифровой интегрированной системе судно сможет управлять один человек с навигационного мостика.

«В ходе тестирования в открытом море были подтверждены высокие технические характеристики маневренности судна, позволяющие бункеровщику работать практически в любых климатических зонах. В ближайшее время пройдут необходимые газовые испытания, в ходе которых специалисты проверят газовое оборудование судна. Ввод в эксплуатацию бункеровщика «Дмитрий Менделеев» запланирован на второе полугодие 2021 года», — отметил генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункер» Алексей Медведев.

Как сообщалось ранее, первый в России бункеровщик для заправки грузовых и пассажирских судов сжиженным природным газом по технологии ship-to-ship спущен на воду в конце декабря 2020 года.

БУКСИР

«ПОМОР» С КРАНЦАМИ

Онежский ССЗ спустил на воду буксир ледового класса «Помор» для Росморпорта.

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась торжественная церемония спуска на воду азимутального буксира проекта ASD 3413 Ice Arc5 «Помор», строящегося по заказу ФГУП «Росморпорт» для Архангельского филиала.

Киль судна был заложен 15 мая 2020 года.

Судно с усиленным корпусом, ледовыми подкреплениями и кранцами обладает хорошими буксировочными характеристиками и маневренностью и предназначено для морской буксировки судов, плавучих объектов и сооружений на чистой воде и в ледовых условиях. Класс буксира KM_ARC5R1AUT1 FF3WS ESCORT TUG. Проектант судна — B. V. Damen Shipyards Gorinchem.

В церемонии приняли участие: глава

Республики Карелия Артур Парфенчиков; председатель Законодательства Элиссан Шандалович; заместитель гендиректора ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов; директор Онежского ССЗ Владимир Майзус; представители заказчика, компании-проектанта и другие официальные лица.

Крестной матерью судна стала начальник отдела материально-технического снабжения Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» И. Г. Лиманская.



Фото с сайта Онежского ССЗ

Основные размеры судна: длина наибольшая 34,13 м; ширина 13 м; осадка наибольшая при полном водоизмещении определяется по результатам разработки технического проекта, но не более 5,90 м; экипаж — не менее 8 чел.; спецперсонал — не менее 2 чел.; тяга на гаке — не менее 45 тонн; скорость при максимальной осадке 12 узлов.

ТЕРНИСТ ЛИ ВОДНЫЙ ПУТЬ?



Фото Александра Чиненна

Российские речные перевозки вступили в неравную конкуренцию с железной дорогой. На этом пути речникам надо решить еще ряд инфраструктурных проблем и обновить флот.

В 2020 году перевозки грузов внутренним водным транспортом выросли на 0,7%. Прогноз был более пессимистическим — ждали падения на 0,1%. По данным Росморречфлота, за год было перевезено 109 млн тонн. Больше всего перевезли зерна, строительных грузов, металлов, руды и леса.

В первом месяце 2021 года перевозки внутренним водным транспортом снизились по сравнению с показателем января прошлого года на 14,6% — до 2,04 млн тонн (минус 19,1% к уровню декабря 2020 года). При этом доставка грузов по отправлению в районы Крайнего Севера снизилась более чем на 4% и составила 17,6 млн тонн. Перевозки другими видами транспорта, наоборот, выросли.

Большая часть перевозок грузов пришлось на судоходные компании в Волжском, Московском и Азово-Донском бассейнах европейской части России. В Сибири и на Дальнем Востоке значительная часть перевозок — за судоходными компаниями, работающими в Обском и Обь-Иртышском, Енисейском и Ленском бассейнах.

Как отметил руководитель Волжского пароходства Юрий Гильц, грузовладельцы и судоходные компании несут экономические и временные потери из-за лимитирующих участков Единой глубоководной системы европейской части страны. Например, по данным Волжского пароходства, вынужденный недогруз из-за мелководья на Нижнем Дону и в Горьком составляет до 300 тыс. тонн в год. Юрий Гильц уверен, что окупаемости новых судов могут способствовать такие меры поддержки, как утилизационный грант и субсидированные ставки по кредитам.

Другая проблема — давление со стороны автомобильного и железнодорожного транспорта. В 2020 году РЖД ввели ряд новых скидок, в том числе 38% на перевозки зерна в направлении портов Каспия, а также 25% и 50% для пе-

ревозок некоторых грузов на короткие расстояния внутри РФ на маршрутах, параллельных ВВП. В отдельных бассейнах проблема конкуренции реки с железной дорогой приводит к катастрофическим для речного бизнеса последствиям. Так, например, аналитики считают, что больше всего по речным перевозкам в Северо-Двинском бассейне ударила переориентация леспрома на железнодорожные маршруты.

Пока что возможности внутренних водных путей (ВВП) России использованы лишь на четверть. Поэтому потенциал для роста речных перевозок велик.

Главное направление — повышение пропускной способности внутренних водных путей. В полном объеме необходимо использовать транзитный потенциал между Балтийским, Белым, Каспийским, Азовским и Черным морями.

Росморречфлот прорабатывает возможность организации круглогодичной навигации на участке Астрахань — Ростов-на-Дону (т.н. «Южная подкова»). Об этом в ходе организованного «ПортНьюс» Четвертого международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» сообщил заместитель министра транспорта России Александр Пошивай. Введение круглогодичной навигации на южных участках ВВП РФ позволит решить одну из ключевых проблем российского внутреннего водного транспорта — сезонность.

Перевозки на реке оживит реализация инфраструктурных проектов. По оценке президента Российской палаты судоходства Алексея Клявина, привлечение значительной части грузопотока на водный транспорт дало бы экономике страны в десятилетней перспективе выгоду в сотни миллиардов рублей. «При благоприятном решении инфраструктурных проблем речной транспорт имеет все шансы стать де-факто регулятором тарифной политики, определяя планку на перевозку тяготеющих к внутренним во-

дным путям грузов. Тогда можно будет говорить о транспортно-экономическом балансе и обеспечении справедливой конкуренции между различными видами транспорта», — заключил глава Российской палаты судоходства.

Какие перспективы речных перевозок видят ключевые игроки этого рынка? Мы предложили грузовладельцам ответить на вопросы о планах по транспортировке грузов по ВВП в 2021 году, возможности заключения долгосрочных договоров с судоходными компаниями и выборе между водным и железнодорожным видами перевозок.

Норайр Мнацаканян, представитель ООО «СИНКО Трейд» (компания торгует зерновыми и масличными, экспортирует зерно через российские глубоководные порты, отгружая суда класса «река» и «река-море» с элеватора в Тольятти):

— Основная часть наших производственных мощностей находится в Самарской области с вытекающими из этого высокими логистическими затратами. Доставить зерно от нас до южных или северных портов страны — дорогое удовольствие. Но это лишь полбеды, а вторая ее половина в том, что повышенные затраты на перемещение груза — это заведомое снижение конкурентоспособности нашей продукции и маржинальности торговых операций. А потому мы предельно внимательны и чувствительны к расценкам перевозчиков. И, конечно, водный транспорт для нас в приоритете, поскольку речной тонно-километр почти всегда дешевле, чем железнодорожный или автомобильный.

Есть, конечно, и недостатки. Например, слишком короткая навигация, но с этим, увы, ничего поделать нельзя. Еще одна проблема — «изношенность» судоходных путей. Где-то обмелел фарватер, где-то морально и физически

устарели шлюзы. Это тоже ведет к росту себестоимости сделок, ведь суда, дабы не сесть на мель, недогружаются до номинального дедвейта, а ожидание в шлюзовых «пробках» — это деньги из кармана продавца, перевозчика и покупателя. Полагаю, что достаточная для современных судов глубина проходов и пропускная способность гидротехнических сооружений — предмет заботы государства.

Несмотря на все сложности текущего момента, мы преисполнены надежд на хороший урожай, преумножение коммерческих объемов, отгружаемых по Волге, и развитие сотрудничества с Волжским пароходством и другими нашими партнерами-судовладельцами.

Сергей Бегоулев, генеральный директор «ЛСР. Базовые»:

— Сторонние компании для перевозки нашей продукции (гранитный щебень) мы не фрахтуем — используем только собственный флот. Мы вышли на рынок водных перевозок как организация, оказывающая услуги по перевозке грузов для сторонних компаний, в 2020 году. Сейчас мы накапливаем опыт и осторожно подходим к планированию.

За минувший год флот «ЛСР. Базовые» осуществил более 270 рейсов. Суда перевезли 850 тысяч тонн грузов, из которых 600 тысяч тонн — для сторонних заказчиков (лесоматериалы, металл, металлолом, а также нерудные материалы).

Сейчас мы не рассматриваем возможность долгосрочных контрактов на перевозку грузов. Мы изучаем рынок, оцениваем спрос, затраты и риски. О долгосрочных контрактах можем начать переговоры не ранее периода навигации 2022 года.

Железнодорожные и водные перевозки являются в чем-то конкурирующими, а в чем-то — взаимодополняющими видами транспорта. Сезон навигации речного флота совпадает с сезонным оживлением строительной отрасли и, соответственно, дополняет возможности железной дороги по транспортировке возросшего объема строительных материалов.

Определяющим фактором при выборе конкретного вида транспорта является оптимизация затрат на логистику, которая зависит от наличия или дефицита подвижного состава, пропускной способности как железной дороги, так и водных путей, наличия доступного флота вблизи точки отгрузки, возможности обратной загрузки флота и многих других факторов.

Илья Шапошников, генеральный директор ООО «ЕВРОЦЕМЕНТ транспортные решения»:

— В 2021 году из порта отгрузки Сенгилеевского цементного завода (входит в «ЕВРОЦЕМЕНТ групп») в порты назначения — Нижний Новгород, Новочебоксарск, Казань, Пермь, Ярославль, Череповец, Тольятти планируется

отправить 210 тыс. тонн цемента. Положительное решение о заключении долгосрочного контракта возможно при условии подтверждения нашими клиентами объемов перевозок в рамках определенного срока.

Вот основные параметры для заключения с судоходной компанией договора (долгосрочного или на навигацию): наличие подходящих к перевозке по техническим характеристикам судов; гарантии/подтверждения перевозки заявленного холдингом объема на навигацию; наиболее выгодная стоимость (по результатам проведения тендера).

Стоимость контракта напрямую зависит от следующих параметров: объема поставок на навигационный период с разбивкой по месяцам; норм и условий погрузо-разгрузочных работ в портах погрузки и выгрузки; расстояния между пунктом доставки и портом выгрузки.

Сенгилеевский цементный завод, поставляющий цементную продукцию по воде, расположен на берегу Волги в отдалении от федеральной железнодорожной сети. Исходя из этого, для предприятия оптимальными являются варианты доставки авто- и водным транспортом.

Для «ЕВРОЦЕМЕНТ групп» плюсами доставки по воде являются минимизация повреждений груза при перевозке, а также возможность получения более низкой стоимости при единовременном объеме поставок от 1 тыс. тонн. Минусом — ее сезонность — до 6 месяцев навигационного периода в год.

Александр Дроздов, член Российской Ассоциации Ветроиндустрии, директор грузового транспорта компании P&O Maritime Logistics:

— Компоненты ветрогенераторов относятся к негабаритным грузам. В связи с этим водный транспорт является самым удобным способом их доставки от мест производства до площадки строительства ветропарков.

В ближайшее время частота перевозок компонентов ветрогенераторов возрастет, поскольку в 2022 году планируется строительство крупных ветропарков в странах Каспийского региона. Основные трудности при перевозке связаны с размерами компонентов ветроэнергетики и ограничениями конструкций внутренних водных путей России. Лопасты могут быть от 35 до 80 метров длиной. По шлюзам и каналам ВВП не могут проходить суда шириной более 16,5 метра и длиной более 140 метров. Специфика ВВП России ограничивает размер грузов, перевозимых водным путем, что увеличивает стоимость проекта.

Следующая трудность заключается в том, что немногие порты ВВП оснащены кранами для выполнения разгрузо-погрузочных работ.

МАРШРУТЫ

С ПОЕЗДА НА «МЕТЕОР» ДО ВАЛААМА

В Карелии открылся первый в России мультимодальный маршрут с использованием водного транспорта.

В Сортавале состоялся торжественный запуск нового ежедневного мультимодального туристического маршрута из Москвы, Санкт-Петербурга и Петрозаводска на остров Валаам с использованием железнодорожного и водного транспорта.

В мероприятии приняли участие глава Карелии Артур Парфенчиков, заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Пегов и начальник Октябрьской железной дороги (ОЖД) Виктор Голомолзин.

С 29 мая на все лето «РЖД» запускает ежедневные туристические маршруты из обеих столиц и Петрозаводска на остров Валаам. Пассажиры смогут воспользоваться поездами дальнего следования и пригородными поездами, а также скоростными водными судами «Метеор».

«Впервые в России в едином модуле совмещается пассажирское железнодорожное сообщение из Москвы и Санкт-Петербурга с водным транспортом до нашей «жемчужины» — Валаама. Важно, что часть мест по социальным ценам будет предоставляться жителям острова и служителям Валаамского монастыря», — сказал глава Карелии.

Для удобства пассажиров расписание «Метеоров», курсирующих от Сортавалы до острова Валаам и в обратном направлении, состыковано с расписанием поездов, прибывающих и отправляющихся на станцию Сортавала и новый остановочный пункт Сортавала-Центр. Время в пути на «Метеоре» составит около часа.

При покупке билета по маршруту Москва — Валаам, Санкт-Петербург — Валаам или Петрозаводск — Валаам с использованием



Фото с сайта правительства Республики Карелия
водск — Валаам с использованием схемы «поезд + «Метеор» будет оформляться единый проездной документ.

Для организации мультимодального маршрута и пересадки пассажиров с прибывающих поездов на водный транспорт была построена и оборудована низкая железнодорожная платформа Сортавала-Центр, которая находится неподалеку от причала. Стометровая платформа примыкает к железнодорожному пути, другая ее часть служит смотровой площадкой на залив Вакколахти. С нее можно спуститься на пирс и далее пройти на городской причал.

«Для Октябрьской магистрали особенно почетно то, что мы впервые в истории железных дорог России реализуем подобный уни-

кальный проект», — отметил начальник ОЖД Виктор Голомолзин.

«Это наш вклад в развитие внутреннего туризма в России. Уверен, новый туристический маршрут также станет визитной карточкой Карелии, как стал запущенный два года назад «Рускеальский экспресс», — подвел итог Дмитрий Пегов.

В горном парке «Рускеала», куда из Сортавалы переехали участники открытия нового маршрута, состоялось торжественное мероприятие в честь двухлетия поезда «Рускеальский экспресс» — единственного в России ежедневного круглогодичного ретроэкспресса. Причастных к функционированию состава на паровозной тяге сегодня награждал глава Карелии, руководители «РЖД» и туробъекта. Собравшиеся почтили память основателя горно-

го парка «Рускеала» Александра Артемьева, внесшего большой вклад в организацию ретропоезда.

Как сообщалось ранее, «Рускеальский экспресс» идет из города Сортавала в горный парк «Рускеала». Интерьеры вагонов выполнены в дореволюционном стиле и частично — с использованием советской символики. Чтобы организовать маршрут, специалисты восстановили 2,5 км старой железной дороги.

На паровоз из скоростных электропоездов пересаживаются на станции Сортавала. С момента запуска ретропоездом воспользовались уже более 150 тыс. пассажиров. В 2020 году по итогам Всероссийской туристической премии «Маршрут года» «Рускеальский экспресс» был признан лучшим проектом.

ПЕРЕПРАВА

МЕЖДУ
ВАЛДОМОЙ
И НИКОЛЬСКИМ

На Свири на время закрытия плотины Верхне-Свирской ГЭС на переправе работают два паромы.

Паром «Аркадий Филатов», способный за один рейс взять на борт 100 человек и 16 легковых автомобилей, с середины мая вышел на линию. По информации пресс-службы правительства Ленинградской области, всего на линии работают два паромы.

Напомним, на время закрытия плотины Верхне-Свирской ГЭС в Подпорожье организована паромная переправа через Свирь, добавлены электрички, скорректирована схема работы автобусов. Сообщение по воде налажено между деревней Валдома и поселком Никольский.

В настоящее время через Свирь продолжается строительство моста, сдача которого запланирована на весну 2023 года вместо 2026 года. Мостовой переход возьмет на себя основную нагрузку движения транспорта, который сейчас идет по плотине.

Реконструкция технологического проезда по плотине Верхне-Свирской ГЭС ведется в 2021 году по заказу ПАО «ТГК-1». Работы обусловлены изношенностью проезда.

Паром «Аркадий Филатов» был построен на Невском судостроительно-судоремонтном заводе. Грузоподъемность судна составляет 90 тонн. Паром может перевозить как пассажиров, так и транспортные средства.

ФОТОВЫСТАВКА

«МИР»
ЯВИЛИ МИРУ

Презентация кругосветного плавания парусника «Мир» SAILING THE GLOBE состоялась в рамках ПМЭФ.

В Санкт-Петербурге на Соборной площади Петропавловской крепости состоялось открытие первой фотовыставки ФГУП «Росморпорт», посвященной предстоящему в 2022–2023 годах кругосветному плаванию парусника «Мир» SAILING THE GLOBE.

Презентация кругосветки прошла в рамках Петербургского международного экономического форума.

Предполагаемый маршрут включает в себя прохождение Северного морского пути, посещение морского порта Владивосток, переход под парусами из Тихого в Атлантический океан, посещение портов в странах по пути следования.

Парусник «Мир» — трехмачтовый учебный фрегат, считается самым быстрым в мире. На нем была зарегистрирована максимальная скорость под парусами — 21 узел. За свою историю «Мир» стал победителем более чем в 20 престижных международных гонках и регатах.

Подробнее читайте на стр. 12

ГЛАВНОЕ ОТРАСЛЕВОЕ СОБЫТИЕ 2021

21-24 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2021

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

30 000 м²
ПЛОЩАДИ

24 720
ПОСЕТИТЕЛЕЙ

654
ЭКСПОНЕНТА

64
РОССИЙСКИХ
И ЗАРУБЕЖНЫХ СМИ

29
СТРАН-
УЧАСТНИКОВ

39
ТЕМАТИЧЕСКИХ
МЕРОПРИЯТИЙ

ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ
В ВЫСТАВКЕ
И ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЕ

по вопросам участия
+7 (812) 321-26-76
info@nevainter.com

регистрация на сайте
nevainter.com

Реклама

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

20 сентября 2021 г. Санкт-Петербург

Организатор: **PortNews**
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

Генеральный спонсор: **DA MEN**

ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ ДИСКУССИЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ:

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

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

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

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

Реклама



БУДЕТ ХЛЕБ — БУДУТ ПЕРЕВОЗКИ

Морские порты Азовского моря в прошлом году показали рост грузоперевалки, а сейчас демонстрируют снижение грузооборота. О том, как зерновой рынок влияет на грузооборот портового комплекса, в интервью «Водному транспорту» рассказал руководитель ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафонищев.

— **Грузооборот морских портов Азовского моря в 2020 году вырос на 8% в сравнении с 2019 годом. И это несмотря на коронавирус и сложную экономическую обстановку. Сергей Викторович, поясните, пожалуйста, с чем вы связываете такую динамику?**

— Несмотря на сложности работы морского транспортного комплекса, вызванные пандемией коронавируса и принятыми ограничительными мерами, в целом в морских портах Азовского моря в 2020 году отмечен рост основных показателей. Так, судозаходы в прошлом году выросли на 5,2% по отношению к 2019 году, а грузооборот морских терминалов увеличился на 8,1%. В лидерах роста — морские порты Ростов-на-Дону и Кавказ.

В общем объеме грузооборота морских портов Азовского моря зерновые грузы занимают наибольший (порядка 40%) удельный вес. Причиной этого стал хороший урожай зерна в Ростовской области и Краснодарском крае в 2020 году. В сравнении с 2019 годом рост перевалки зерна в портах бассейна превысил 43%.

— **Каких результатов вы ждете в этом году?**

— Этот год начинается не так хорошо. По результатам первых четырех месяцев 2021 года судозаходы в морские порты Азовского моря сократились на 20% в сравнении с аналогичным периодом 2020 года и составили 4390 судов. Соответственно, снизился и грузооборот морских терминалов. Снижение достигло 8,7% по сравнению с январем — апрелем 2020 года — в нынешнем году перевалено всего 19,2 млн тонн.

Одной из основных причин сложившейся ситуации является временное снижение объемов перевалки зерновых грузов, вызванное введением ограничительных мер. Однако по итогам 2021 года мы ожидаем уровня грузооборота прошлого года.

— **Какие еще традиционные грузы обрабатывают стивидорные компании в портах Азовского моря?**

— Наибольший удельный вес в структуре грузооборота морских

портов Азовского моря, как я уже сказал, занимают зерновые грузы. В последние годы отмечается их существенный рост.

Кроме того, значительный объем в работе наших терминалов традиционно приходится на нефтепродукты и уголь. Они, как и другие виды грузов — минеральные удобрения, пищевой налив, генеральные грузы в контейнерах, руда, металлолом, химические грузы, — в объемных показателях сохранились на уровне прошлого года.

— **Есть ли у портов Азовского моря потенциал для дальнейшего роста?**

— Морские порты Азовского моря имеют значительный потенциал роста как в плане увеличения грузооборота, так и в плане расширения номенклатуры перерабатываемых грузов.

Развитие портовых мощностей осуществляется по двум основным векторам: это сложившиеся и перспективные грузопотоки. И оба эти вектора требуют внедрения новых, прогрессивных, инновационных технологий портовой инфраструктуры.

В последние годы в стране значительно возросло производство зерновых, особенно в южных регионах. На наши порты ложится часть возросшей нагрузки по перевалке зерна, идущего на экспорт. Соответственно, развивается и модернизируется портовая инфраструктура, связанная с обработкой зерновых грузов.

В этой связи хочу отметить неразрывную взаимосвязь всех компонентов транспортной отрасли. Развитие портов невозможно без модернизации и обновления флота, в том числе ледокольного, буксирного, вспомогательного. В этой области государством предприняты значительные шаги по созданию благоприятных и выгодных условий, стимулирующих строительство новых современных судов и их эксплуатацию под российским флагом. Особенно ответственной задачей для нас является обеспечение ритмичной круглогодичной работы портов.

— **Грузооборот морского порта Ростов-на-Дону увеличился за 10 лет в два раза — с 8 до 16 млн**

тонн в год. Каковы его дальнейшие перспективы?

— Ростов-на-Дону, являясь крупнейшим российским морским портом Азовского моря, динамично развивается и в настоящее время имеет дополнительные возможности увеличения объема грузооборота. Анализ имеющихся портовых мощностей свидетельствует о возможности увеличения объема перевалки до 20%. Кроме того, большой потенциал увеличения грузооборота морского порта Ростов-на-Дону несет в себе ожидаемый запуск в эксплуатацию Багаевского гидроузла. Также росту грузооборота может способствовать введение круглогодичной навигации на внутренних водных путях.

— **Давайте поговорим немного о зимнем периоде. Какие ледоколы работали, какие ледовые ограничения действовали?**

— Замерзание начинается с восточной части мелководного Таганрогского залива, и первыми в ледовую навигацию вступают морские порты Таганрог, Азов и Ростов-на-Дону. Причем сама река Дон может оставаться и без ледового покрова.

Длительность периода ледокольной проводки в портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог составила 101 сутки, в Ейске 97 суток. Акватория и подходы к морским портам Темрюк и Кавказ этой зимой не замерзли.

Гидрометеорологические и ледовые условия прошедшей зимы можно охарактеризовать как умеренные. Периоды похолодания сменялись оттепелями, что приводило к быстрому замерзанию, а затем к полному разрушению льда. Всего за период ледокольной проводки акватория Таганрогского залива замерзала и очищалась ото льда четыре раза.

Наибольшего развития ледовый покров достигал в третьей декаде февраля, когда кромка льда в Азовском море опустилась до широты Приморско-Ахтарска. Максимальной толщины лед наблюдался в Таганрогском заливе. Толщина ровного льда достигала 15–20 см.

В связи с этим вводились требования наличия у судов ледового класса не ниже Ice 1 и запрет

на плавание барже-буксирных составов.

Согласно утвержденному Росморречфлотом «Плану расстановки ледоколов на период ледокольной проводки судов 2020–2021 годов в замерзающих портах Российской Федерации» в Азовском море были задействованы пять линейных ледоколов: «Капитан Мошкин», «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов», «Капитан Мецайк», «Капитан Крутов». Кроме того, работали портовые ледоколы и буксиры: «Капитан Харчиков» в порту Таганрог, «Муромец» и «Фанагория» — в акваториях Ростова-на-Дону и Азова, «Генерал Раевский» и «Колгуев» — в Ейске.

За период ледокольных проводок в зимнюю навигацию 2020–2021 годов в морских портах Ростов-на-Дону, Азов, Таганрог, Ейск проведено 4279 судов. Суммарный грузооборот этих портов составил 8,5 млн тонн.

Говоря о ледокольных проводках в Азовском море и перспективах их проведения, следует отметить ряд проблем. Причем часть их можно отнести к ряду практически нерешаемых, а часть может быть устранена простыми организационными мерами.

Так, например, для обеспечения стабильной работы необходимо обновление ледокольного флота и увеличение количества работающих в бассейне ледоколов. Ощущается нехватка портовых ледоколов, способных эффективно работать в условиях Нижнего Дона, обеспечивая маневрирование судов в акваториях портов Ростов-на-Дону и Азов.

Кроме того, пропускная способность реки Дон в нижнем течении и в Азово-Донском морском канале не позволит в будущем непрерывно наращивать количество проходящих на этом участке судов. Ширина Азово-Донского морского канала составляет 70 м. В зимнее время канал работает в режиме одностороннего движения. Двустороннее движение запрещено на части речных перекатов. Уже при существующем судопотоке возникают большие сложности.



ГРУЗОБОРОТ

УГЛЯ ВТРОЕ БОЛЬШЕ

Общий грузооборот порта Азов за пять месяцев увеличился на 10%.

Общий грузооборот морского порта Азов по итогам за январь — май 2021 года составил 3 млн 152 тыс. тонн различных грузов, что на 10% выше соответствующего показателя за соответствующий период 2020 года.

Согласно сводной статистике стивидорных компаний, собственный грузооборот морского порта Азов за отчетный период 2021 году вырос на 9% и составил 2 млн 822 тыс. тонн грузов.

Объем экспорта увеличился на 15%, до 1 млн 477 тыс. тонн, каботажных грузов — на 4%, до 1 млн 161 тыс. тонн, транзита — на 21%, до 330 тыс. тонн. Напротив, объем импорта сократился на 4% и составил 184 тыс. тонн.

В номенклатуре грузов традиционно преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты. Объем перевалки зерновых вырос на 1%, до 2 млн 179 тыс. тонн, угля — в 2,9 раза, до 411 тыс. тонн, нефтепродуктов — на 2%, до 347 тыс. тонн.

За пять месяцев 2021 года было оформлено 1000 приходов и 1023 отхода судов против 943 приходов и 946 отходов судов годом ранее.

Морской порт Азов расположен в устье реки Дон. Границы акватории морского порта включают реку Дон от 3151-го км до приемного светящего буя № 1 Азово-Донского морского канала, включая рейд № 6, и рукав Каланча до остановочного пункта Дутино.

ЛЕДОКОЛЫ

СМЕНЯТ «ОТСТАВНИКОВ»

Росморпорт планирует списать ледоколы «Капитан Харчиков» и «Кама».

Ледокол «Капитан Харчиков», работающий в акватории портов Азовского моря, планируют списать. Об этом рассказал директор Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Вахрушев.

«Мы постепенно обновляем наш флот. В этом году списание ждет ледокол «Кама», в прошедшую зимнюю навигацию судно уже не работало. Вместо него был заявлен «Георгий Седов». Ледокол «Капитан Харчиков» планируем заменить на «Генерала Раевского», который сейчас находится в распоряжении Азово-Черноморского филиала», — пояснил Андрей Вахрушев.

Ледокол «Генерал Раевский» был построен в 2014 году. С учетом его осадки до трех метров предполагается, что работать судно будет в порту Таганрог.

Кроме того, в Азовском бассейновом филиале планируют обновление линейных ледоколов. По словам Андрея Вахрушева, к 2025 году на судостроительном заводе «Звезда» планируют построить два мелкосидящих ледокола проекта 22740, один из которых передадут для работы в портах Азовского моря.



Фото ИАА «ПортНьюс»



Фото предоставлены ФГБУ «АМП Азовского моря»

ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ДЛЯ СУДОВ КЛАССА «РЕКА-МОРЕ»

Новый речной порт в Камышине начнут строить после 2023 года.

Полностью завершить модернизацию набережной в Камышине планируют в 2023 году, чтобы приступить к строительству речного порта. Решение о его создании ранее озвучил губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров на совещании по градостроению.



Рис. с сайта правительства Волгоградской области

«Мы понимаем, что без современного причала сложно говорить о дальнейшем развитии города — конечно, он будет здесь построен», — подчеркнул Андрей Бочаров. В результате здесь смогут причаливать суда класса «река-море», это расширит туристические возможности, даст

импульс для развития предпринимательства.

Глава Камышина Станислав Зинченко представил главе региона визуализацию современной речной пристани. Пока проектно-изыскательские работы продолжаются. В этом году будут завершены работы по обустройству променада до Бородинского моста с устройством уличного освещения, установкой малых архитектурных форм, санитарных и других объектов. От парка «Топольки» к набережной проложат пешеходные дорожки, также высадят газон, деревья, клумбы с устройством поливочного водопровода.

Работы вошли в региональный проект «Формирование комфортной городской среды» нацпроекта «Жилье и городская среда».

ЧУВАШСКАЯ РЕСПУБЛИКА

ДО ТАТАРСТАНА НА КРЫЛЬЯХ. ПОДВОДНЫХ!

В Чувашии намерены открыть регулярные речные пассажирские перевозки.

Планы по развитию пассажирского водного транспорта Чувашской Республики связаны состройкой трех судов на подводных крыльях «Валдай-45р». Об этом рассказал начальник отдела транспорта министерства транспорта Чувашской Республики Дмитрий Ивлев на международном научно-практическом форуме «Транспорт. Горизонты развития».

Как объяснил чиновник, программа развития водного пассажирского транспорта включает как межрегиональные маршруты, так и экскурсионные, а ее реализация зависит от поставок судов.

«В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 23 апреля 2021 года Чувашская Республика планирует закупить три пассажирских судна «Валдай-45р». Первое судно, предназначенное для республики, спущено на воду 30 апреля, сейчас оно проходит

испытания, начало эксплуатации запланировано на июнь текущего года. Первоначально мы планируем открыть межрегиональный маршрут Чебоксары — Казань, на основе предварительной договоренности с Республикой Татарстан. Также планируем использовать судно под экскурсионно-

туристические маршруты. По мере поступления судов будем расширять маршрутную сеть. При поддержке Правительства РФ республике удастся развивать отрасль. Думаю, скоро мы можем похвастаться нашим парком судов и портом в Чебоксарах», — сказал чиновник.



Фото с сайта ЦКБ им. Р. Е. Алексеева

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ — НОРМАЛЬНЫЙ

Техническое состояние Новосибирского шлюза оценивается как работоспособное.

Специалисты ФБУ «Администрация Обского БВП» и эксплуатационный персонал проверили состояние основных объектов Новосибирского шлюза и его ремонтно-складского хозяйства, работу электромеханического оборудования в штат-

ном эксплуатационном режиме и в случае экстренных остановок, работу автоматической системы управления технологическим процессом, соблюдение требований и норм по охране труда, технике безопасности, транспортной безопасности.

По итогам инспекторского осмотра составлен акт и паспорт эксплуатационной готовности гидротехнического сооружения. Техническое состояние Новосибирского шлюза оценили как работоспособное, уровень безопасности — нормальный.

Всего в мае через Новосибирский шлюз пропущено 16 судов, выполнено 12 шлюзований.

Новосибирский шлюз — единственное за Уралом судопропускное гидротехническое сооружение шлюзового типа. Шлюз расположен в пойменной части правого берега реки Обь выше Новосибирска в Советском районе, в 680 км от слияния рек Бия и Катунь. Шлюз входит в состав Новосибирского гидроузла и находится в створе Новосибирской ГЭС.



Фото с сайта Росморречфлота

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта СК «Волжское пароходство»

СООТВЕТСТВОВАТЬ
ГРУЗОВОЙ БАЗЕ

Волжское пароходство рассчитывает к 2030 году увеличить объемы перевозок на внутренних водных путях в 2,5 раза.

Оценивая потенциал роста грузовой базы и опираясь на реализацию собственной судостроительной программы, Волжское пароходство предполагает за десять лет в 2,5 раза увеличить объемы перевозок по внутренним водным путям — более чем 20 млн тонн в год. Об этом рассказал административный директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Рустем Галеев на международном научно-практическом форуме «Транспорт. Горизонты развития», который проходил в видеоформате на площадке ВГУВТ под эгидой Росморречфлота.

По словам топ-менеджера компании, потенциал рынка внутренних перевозок оценивается как активно растущий.

«В соответствии со стратегией развития компании через 10 лет мы ожидаем увеличения грузовой базы в 2,5 раза. Сегодня объем наших перевозок по магистральным речным маршрутам достигает порядка 9,4 млн тонн в год, в основном это удобрения, металлы, сера,

строительные материалы, нефтепродукты», — сказал Рустем Галеев.

По его мнению, прогнозируемый рост потребует нового флота, внедрения новых систем управления и новых научных разработок, учитывая, что одна из определяющих тенденций развития речного транспорта — его цифровизация.

Насущная проблематика — дефицит флота и специалистов.

«Сегодня мы ощущаем нехватку тоннажа для перевозки массовых грузов. Решению данной проблемы служит принятая недавно обширная судостроительная программа, результатом которой станет появление современного высокотехнологичного флота. Реализация данной программы проходит в тесном сотрудничестве с Волжским государственным университетом водного транспорта как в области научных разработок, так и в части подготовки квалифицированных специалистов соответствующего уровня, которых сегодня на речном флоте не хватает, так же как и на морском», — объяснил представитель судоходной компании.

«КРУЖЕВА ПОВОЛЖЬЯ»
СПЛЕЛ ВГУВТ

Скоростной туристический маршрут на судах типа «Валдай 45» планируют запустить на Волге.

На Волге предлагается организовать скоростной туристический маршрут «Кружева Поволжья». Об этом на международном научно-практическом форуме «Транспорт. Горизонты развития» сообщил член экспертного совета Росморречфлота Александр Лисин.

По его словам, маршрут может охватить такие города, как Кострома, Плес, Кинешма, Юрьевец, Горо-

дец. В качестве судов для перевозки пассажиров рассматриваются суда на подводных крыльях типа «Валдай-45».

Маршрут будет предполагать остановки в указанных городах и экскурсионное обслуживание.

Проект прорабатывается в Волжском государственном университете водного транспорта (ВГУВТ).



ПЕРМСКИЙ КРАЙ

ОТКУДА ДРОВИШКИ?
С КАМЫ, ВЕСТИМО

Фото с сайта ФБУ «Администрация Камского бассейна ВВП»

На Верхней Каме завершён сплав леса в плотках и барже-буксирных составах.

С прохождением весенне-го половодья на Верхней Каме завершены сплав древесины в плотках и перевозки леса в барже-буксирных составах. Сверховьев реки Кама было вывезено 466 тыс. куб. м древесины, что на 4,5% больше, чем в 2020 году, а также вывезено 4,9 тыс. тонн леса в барже-буксирных составах. Несмотря на то, что была проведена масштабная работа как со стороны заготовителей леса — тех, кто занимался заготовкой и транспортировкой древесины, так и со стороны путейцев, из-за низких уровней воды с Верхней Камы удалось забрать в плотках не весь объем заготовленного леса.

На период весеннего половодья была введена в действие освеща-

емая навигационная обстановка от Боровской курьи до плотбища Полоусное. Движение по реке не прекращалось круглые сутки. К работе подошли со всей серьезностью, так как для осуществления бесперебойной проводки плотов и барже-буксирных составов требуется доскональное знание специальной логистики и специфики реки.

Сейчас северная навигация-2021 на Верхней Каме завершена.

Ежегодно весной в Камском бассейне по высокой воде осуществляется вывод плотов с плотбищ Верхней Камы. С 2004 года по 2016 год сплав леса в плотках в разные годы составлял 150–330 тыс. куб. м. Начиная с 2017 года объемы увеличились до 450 тыс. куб. м.

ТАМ, ГДЕ НЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ

Субсидии на перевозку пассажиров водным транспортом в Пермском крае получают четыре компании.

Комиссия по отбору Министерства транспорта Пермского края приняла решение предоставить четырем перевозчикам право на заключение договора на осуществление перевозки пассажиров водным транспортом пригородного сообщения и соглашения о предоставлении субсидии из бюджета края.

Среди отобранных перевозчиков: ООО «Мошево» по маршруту Березники — Быстрая — Березники, размер предоставляемой субсидии — 5 млн 598 тыс. 926,40 руб.; ООО «Мошево» по маршруту Старые Ляды — Куликово — Старые Ляды, размер предоставляемой субсидии — 6 млн 250 тыс. 497,46 руб.; ИП Кошкин Н. А.

по маршруту Сытва — Троица — Сытва, размер предоставляемой субсидии — 4 млн 520 тыс. 168,00 руб.; ООО «Кама-Трэвел» по маршруту Пермь — Заречный — Пермь, размер предоставляемой субсидии — 3 млн 758 тыс. 493,12 руб.

Как ранее отмечали в Министерстве транспорта региона, главная цель субсидирования — сохранение количества пригородных речных маршрутов для обеспечения пассажирских перевозок между населенными пунктами, не имеющими возможности пользоваться другими видами транспорта. В настоящее время в Пермском крае насчитывается 34 таких населенных пункта.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

УСПЕТЬ ЗА ПАВОДОК

ЕРП проводит экспедиционный завоз грузов на Нижней Тунгуске.

Енисейское речное пароходство с конца мая приступило к экспедиционному завозу грузов на Нижней Тунгуске. Первыми на приток зашли танкеры «Виктор Астафьев» и «Александр Печеник» с топливом для поселка Тура и буксир-толчок «Леонид Головачев» с самоходными нефтеналивными баржами.

В ЕРП рассказали, что река Нижняя Тунгуска относится к числу рек, трудных для судоходства, навигация на которой осуществляется в период ве-

сеннего паводка и длится около трех недель. Для поселков, расположенных на Нижней Тунгуске, по программе Северного завоза Енисейское пароходство доставит порядка 30 тыс. тонн грузов. В том числе нефтеналивные грузы — 14,3 тыс. тонн светлых нефтепродуктов и 7 тыс. тонн нефти, а также более 3 тыс. тонн угля и 5,4 тыс. тонн сухих грузов.

Для реконструкции аэропорта Тура будут перевезены порядка 4 тыс. тонн плит ЖБИ для ФКП «Аэропорты Красноярья».

ЯМАЛ

НА «ПОДУШКАХ» БЫСТРЕЕ

В ЯНАО в 2021 году поступят два катера КС-162 и два судна на воздушной подушке «Нептун 23».

Ямальский парк водного транспорта пополнится четырьмя новыми судами. В этом году в регион поступят два катера КС-162 и два судна на воздушной подушке «Нептун 23». Как рассказал директор ГКУ «Дирекция транспорта ЯНАО» Виталий Лагутин, новые суда на воздушной подушке позволят снизить нагрузку в период межсезонья на переправе между Салехардом и Лабытнангами. Также во время межсезонья «подушки» будут курсировать по маршруту «Салехард — Зеленый Яр и обратно».

Кроме этого, новый транспорт выйдет на маршрут Салехард — Катравож. Зимой с момента ледостава до ледохода — суда на воздушной подушке, а летом — катер КС-162. Новые суда позволят сделать маршрут ежедневным и добираться в два раза быстрее — жители смогут доехать менее чем за

1,5 часа вместо нынешних трех. Приобретаются суда по поручению губернатора ЯНАО Дмитрия Артюхова.

Одна «подушка» вмещает 22 человека или более двух тонн груза. Эксплуатировать этот транспорт можно круглый год при температуре от -40 °С до +30 °С и скорости ветра до 12 м/с в секунду. Их скорость на воде или на льду может составлять 60–70 км/ч.

КС-162 — это пассажирский современный водометный катер.

Он рассчитан на 44 места, из них восемь мест предназначены для маломобильных пассажиров. Катера оснащены системой звуковой и световой сигнализации, дополнительной площадкой с противоскользящим покрытием и трапом улучшенной конструкции. Скорость его движения — 40 км/ч. Небольшая осадка судна позволит ходить по мелководным протокам Оби и принимать пассажиров на борт даже с необорудованного берега.



Фото с сайта Департамента транспорта ЯНАО

ЯКУТИЯ

ПАРОМНЫЕ ПЕРЕПРАВЫ — ОНЛАЙН

В Якутии планируют подключить всех перевозчиков к приложению по отслеживанию паромов.

Вопрос внедрения мобильного приложения «Паромы Якутии» обсудили на заседании у председателя правительства Республики Саха (Якутия) Андрея Тарасенко. Приложение позволяет увидеть работу паромных переправ в режиме реального времени, также там отображена информация о причалах и расписание рейсов. Приложение дорабатывается и пока работает в тестовом режиме. Планируется, что в 2021 году все перевозчики будут подключены к приложению и установят трекеры для отслеживания.

Данные с паромов поступают в приложение через трекер, подключенный в капитанской будке, либо путем интеграции приложения через систему ПАО «ЛОРП». На переправе Якутск — Нижний Бестях из 13 па-

ромов к системе подключены семь, на переправе Качикатцы — Мохсогolloх подключен один паром из пяти, на Кангалассы — Огородтах подключение пока ожидается.

«Пассажиры должны видеть данные по всем паромам. Поэтому, если кто-то из перевозчиков не подключается к системе, паром может быть не допущен к перевозкам», — отметил Андрей Тарасенко.

Для того чтобы определить количество и типы трекеров для оснащения судов (GSM или спутниковые), будет проведена проверка наличия мобильной связи на маршрутах следования паромов.

В настоящее время в Якутске на причалах организовано семь камер ГБУ РС (Я) «РЦИТ», в п. Нижний Бестях — девять камер ПАО «Ростелеком».



Фото с сайта правительства Якутии

ЗАПОЗДАВШАЯ НАВИГАЦИЯ МЕДЛИТЬ НЕ ДАЕТ

Судами ПАО «ЛОРП» за май отправлено 108 тыс. тонн грузов.

Судами ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» в мае 2021 года, по оперативным данным, отправлено 108 тыс. тонн грузов, в том числе нефтепродуктов наливом — 37 тыс. тонн, сухогрузов — 71 тыс. тонн. Такие данные доложил на селекторном совещании исполнительный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Емельянов.

По информации Сергея Емельянова, основной задачей на сегодня является доставка грузов на быстромелеющие реки. Так, на реку Амга доставлено 15 тыс. тонн каменного угля при плане 30 тыс. тонн. Вызвано это тем, что на шахте п. Джебарики-Хая из планируемого объема 42 тыс. тонн по маю всего отгружено 25 тыс. тонн каменного угля, что

на 17 тыс. тонн меньше плана. На реку Вилюй планируется завезти 110 тыс. тонн грузов, в том числе 10 тыс. нефтепродуктов наливом и 100 тысяч тонн сухогрузов. Планируется вывезти из п. Кысыл-Сыр 17 тыс. тонн газоконденсатного котельного топлива, из которых 4 тыс. тонн — в п. Нижний Бестях для ЯТЭК и 13 тыс. тонн — в п. Сангар и п. Батамай для ГУП ЖКХ РС(Я) с последующей отгрузкой в северные районы.

На реке Яна в первый период навигации планируется перевезти 2 тыс. светлых нефтепродуктов из п. Усть-Куйга до п. Батагай и 1 тыс. тонн нефтекотельного топлива из п. Нижнеянский до п. Батагай. Также из п. Нижнеянский до п. Усть-Куйга планируется перевезти 5 тыс. тонн

светлых нефтепродуктов до начала арктической навигации.

На Индигирке флот готовится к работе в арктическую навигацию. На Колыме в межнавигационный период 2020–2021 годов планово был поставлен флот на зимний отстой в п. Зеленый Мыс. Это теплоходы «Капитан Богатырев» и «ОТ-2038» с двумя баржами. С началом навигации флот пошел под погрузку каменного угля в п. Зырянка назначением на Зеленый Мыс.

Сергей Емельянов отметил, что навигация началась на две недели позже прошлой, а это самый полноводный период, но это не должно повлиять на общий план перевозок пароходства, который составляет 1 млн 540 тыс. тонн наряднохозяйственных грузов.

ДИСКУССИОННЫЙ КЛУБ

ВЗРАСТИТЬ
РЕЧНИКОВ
ДЛЯ АРКТИКИ

ГУМРФ принял участие в дискуссии по развитию внутренних водных путей Арктики.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова принял участие в онлайн-заседании дискуссионного клуба информационно-аналитического центра Проектного офиса развития Арктики по вопросам развития внутренних водных путей Арктической зоны России. В совещании приняли участие представители Департамента развития инфраструктуры Минвостокразвития России, Российского речного регистра (Северо-Западный филиал), речных пароходств страны, аналитических агентств и СМИ.

С докладом о важности подготовки кадров речной отрасли с учетом специфики АЗРФ выступила проректор по работе с филиалами и международной деятельностью ГУМРФ Елена Смягликова.

«ГУМРФ — ведущий вуз страны, располагающий широким кругом компетенций для подготовки специалистов высокого уровня, в том числе и для осуществления судоходства по северным рекам. Мы постоянно обновляем тренажерные комплексы и оборудование, что по-

зволяет проводить подготовку и переподготовку специалистов внутреннего водного транспорта. Кроме того, Макаровка активно участвует в международных исследовательских проектах с целью обмена опытом по эффективному использованию внутренних водных путей (INFUTURE), по вопросам организации массовых спасательных операций в Арктике (MAREC), по обеспечению готовности к поисково-спасательным операциям в северных широтах (ARCSAR), — отметила Елена Смягликова. — Важно отметить, что ГУМРФ официально определен Минтрансом России ведущим вузом страны по подготовке кадров для Арктики и Северного морского пути».

По итогам совещания участники дискуссии выработали предложения в план мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике и Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года.

НАУКА

СОШЛИСЬ ПУТИ ВОДНЫЕ
И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ

Молодые ученые обсудили современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова прошла XII Межвузовская научно-практическая конференция аспирантов, студентов и курсантов «Современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России». Помимо Макаровки в ней приняло участие более 100 человек из Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Сибирского государственного университета водного транспорта, Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, Волжского государственного водного транспорта, Санкт-Петербургского государственного университета, Морской академии в Щецине и других вузов.

На конференции были представлены научные доклады по следующим направлениям: судоходство, навигация и связь на водном транспорте; водные пути, порты, гидротехнические сооружения; электромеханические системы на транспорте; судостроение и судовые энергетические установки, эксплуатация и ремонт флота; гидрография и океанология; природоохранная деятельность на водном транспорте; информационные

системы и технологии на водном транспорте; экономика и управление на водном транспорте; гуманитарные, социальные и правовые проблемы водного транспорта.

На пленарном заседании с приветственным словом выступили: ректор ГУМРФ доктор технических наук, профессор Сергей Барышников; проректор по научной и инновационной деятельности ГУМРФ доктор экономических наук, профессор Татьяна Пантина. С докладом на тему «Развитие судоходных путей в акватории Северного морского пути» выступил заведующий кафедрой гидрографии моря Арктического факультета Института «Морская академия», доктор технических наук, профессор Александр Тезиков.

На конференции с докладами выступили аспиранты и студенты ГУМРФ. С докладом на тему «Анализ фактической траектории движения судов в акватории Северного морского пути» выступила аспирант ГУМРФ Кристина Исаулова. С докладом на тему «Определение нелинейных гидродинамических сил второго порядка, возникающих при различных видах качки судна, на основании трехмерной потенциальной теории» выступил аспирант Санкт-Петербургского го-

сударственного морского технического университета Даниил Альбаев.

С докладом на тему «Технические характеристики спутниковых систем навигации» выступили студенты ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Алина Никитина и Степан Марциновский.

Кристина Исаулова, аспирант первого года обучения, отметила, что «проведение конференций, посвященных тенденциям и перспективам водного транспорта, является одной из устойчивых и наиболее важных традиций нашего университета. Для меня было большой ответственностью выступать на пленарном заседании, обсудить актуальные проблемы и доложить свои достижения в научно-исследовательской деятельности. Будущее науки непременно связано с молодыми учеными и исследователями, которые будут реализовывать амбициозные и перспективные проекты, а также разрабатывать инновационные и нестандартные концепции. Я благодарна организаторам, что проводятся такие мероприятия, где есть возможность обсудить актуальные проблемные вопросы в области транспорта, обменяться накопленным опытом и знаниями».

ТРЕНАЖЕРНЫЙ КОМПЛЕКС

ОТ СУДОВОДИТЕЛЕЙ ДО НАБЛЮДАТЕЛЕЙ

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова при поддержке РС открыт тренажерный комплекс.

Специализированный тренажерный комплекс для подготовки специалистов по Международному кодексу по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, открыт в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова при поддержке Российского морского регистра судоходства.

Новый тренажерный комплекс Макаровки предназначен для подготовки курсантов плавательных специальностей и повышения квалификации экипажей судов, работающих на газомоторном топливе.

Основанием для реализации проекта послужило введение в действие Международной морской организацией Кодекса МГТ, направленного на снижение уровня вредных выбросов в атмосферу, безопасной и эффективной постройки и эксплуатации судов

с использованием энергосберегающих и экологических технологий, и активизация строительства судов, использующих СПГ в качестве топлива.

Проект создания материально-технической базы для подготовки специалистов по эксплуатации судов, использующих природный газ и иное топливо с низкой температурой вспышки, а также специалистов по техническому наблюдению за проектированием, строительством и эксплуатацией таких судов был реализован ГУМРФ при инициативной поддержке РС.

Тренажерный комплекс включает специализированный класс по изучению специфики технической эксплуатации судов, использующих газ в качестве топлива, и двухтопливных двигателей, тренажерный модуль по привитию практических навыков по газовой бункеровке, а также тренажер по борьбе с газовыми пожарами.

В состав обновленного пожарного полигона Центра по выживанию на море вошли тренажеры-имитаторы судовых систем горящего трубопровода и горящего двигателя, а также система пожаротушения компрессионной пеной. Обучение на тренажерном



Фото предоставлено пресс-службой РС

комплексе позволит получить знания о системах предотвращения и тушения специфических газовых пожаров на судах, подпадающих под действие Кодекса МГТ, а также на практике отработать операции по борьбе с пожаром.

Оснащенная системой видеонаблюдения пультовая станция инструктора обеспечивает постоянный контроль за ходом тренировки, поддержание голосовой связи с ее участниками, а также руководство работой всех систем и оборудования огневых тренажеров с обеспечением максимальных мер безопасности для обучаемых.

«Мы ожидаем, что практические занятия, проводимые в реалистичных условиях подготовки на модернизированной учебной базе университета, будут служить хорошей платформой для обучения специалистов по действиям как в рутинных, так и в аварийных ситуациях на судах, подпадающих под требования Кодекса МГТ», — отмечает ректор ГУМРФ Барышников.

По словам генерального директора РС Константина Пальникова, взаимодействие с ведущими морскими вузами страны — важная составляющая политики Регистра.

«Стратегическое партнерство предусматривает совместные усилия, направленные на поддержку высокого уровня подготовки курсантов и квалификации экипажей. С развитием сегмента судов на газомоторном топливе компетенции в этой области приобретают сегодня все большее значение. Благодаря тесному взаимодействию с ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова мы имеем возможность заложить основы безопасной эксплуатации современного высокотехнологичного флота уже на стадии обучения молодых специалистов», — отметил он.



УШАКОВКА

ОТ НАУКИ ДО ПРАКТИКИ

«Совкомфлот» и Ушаковка подписали соглашение о сотрудничестве.

Торжественная церемония подписания соглашения о сотрудничестве «Совкомфлота» и ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова состоялась в Новороссийске. В ней приняли участие президент ПАО «Новошип» (входит в группу компаний ПАО «Совкомфлот»), управляющий директор «СКФ Менеджмент Сервисиз» Алексей Хайдуков и ректор ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова, доктор технических наук, профессор Сергей Кондратьев.

Соглашение охватывает целый ряд направлений совместной деятельности, в том числе участие СКФ в научных исследованиях и современных разработках в области судовождения и разработке образовательных программ университета, прохождение курсантами плавательной практики и стажировки на судах СКФ, а также трудоустройство выпускников университета в штат компании. Поддержка отечественной системы

морского профессионального образования является одним из приоритетов Группы «Совкомфлот». Компания на протяжении многих лет планомерно развивает и углубляет сотрудничество с ведущими профильными вузами.

«Совкомфлот» участвует в процессе подготовки и обучения молодых специалистов. Успешно реализуются программы целевого набора будущих офицеров флота СКФ. Предприятие помогает организовывать ежегодную плавательную практику курсантов и стажировки преподавателей, осуществляет поддержку профессорско-преподавательского состава и содействует модернизации материально-технической базы вузов.

В 2020 году плавпрактику на судах СКФ прошли 123 курсанта морских вузов, на работу в Группу СКФ были приняты 53 выпускника высших и средних учебных заведений.



ВГУВТ

ДЛЯ НАВЫКОВ БОРЬБЫ
ЗА ЖИВУЧЕСТЬ СУДНА

ВГУВТ получил сертификат соответствия на тренажер собственной разработки.

Разработанный во ВГУВТ программно-аппаратный комплекс активных средств виртуальной реальности для отработки навыков борьбы за живучесть судна получил сертификат соответствия. Документ зарегистрирован в Верхне-Волжском филиале Российского речного регистра.

До этого уникальная разработка команды управления информационных технологий Волжского университета становилась центром притяжения отраслевых выставок, научно-практических конференций и презентационных мероприятий вуза. Но, как и любое техническое средство, тренажер, прежде чем использоваться в учебном процессе, должен пройти испытания и подтвердить свою безопасность и соответствие функциональному назначению.

Как установила после испытаний комиссия регистра, использование тренажера действительно улучшает качество подготовки специалистов-водников. Установлено, что после занятий на тренажере виртуальной реальности ребята быстрее и увереннее выполняют упражнения в реальных условиях.

«Мы будем не только использовать его в образовательном процессе, но и поставлять в другие организации, — рассказал ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев. — Сейчас это уже промышленное изделие, мы продемонстрировали его на собрании Ассоциации детских речных пароходств, и он вызвал большую заинтересованность. Есть интерес и у филиалов университета, совсем скоро первый образец уедет в Астрахань, на очереди Казань и Пермь».

ПРЕЗЕНТАЦИЯ

КРУГОСВЕТНАЯ МИССИЯ
ФРЕГАТА «МИР»

Росморпорт провел первую презентацию кругосветной экспедиции парусника «Мир» на площадке ПМЭФ.



Фото с сайта Росморпорта

Старт кругосветного плавания из морского порта Большой порт Санкт-Петербурга на паруснике «Мир», как планируется, будет дан в период проведения ПМЭФ в июне будущего года. Возвращение в порт приписки ожидается к 9 мая 2023 года. На борту парусного судна будут находиться курсанты различных морских вузов и пассажиры.

Росморпорт провел первую презентацию кругосветной экспедиции учебного парусника «Мир» SAILING THE GLOBE. Мероприятие на площадке Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) состоялось в присутствии руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Андрея Лаврищева. Председатель Организационного комитета кругосветного плавания — министр транспорта России Виталий Савельев.

Кругосветное плавание приурочено к празднованию в 2023 году Всемирного дня моря и 78-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне. Экспедиция призвана способствовать укреплению международного авторитета и престижа РФ как великой морской державы, стать символом мира и выражением доброй воли, а также поднять престиж морских профессий. Всемирный день моря, проводящийся поочередно в морских государствах-участниках Международной морской организации, — крупное профессионально-общественное мероприятие, в рамках которого страна-хозяйка традиционно предлагает обширную программу меро-

приятий морского профиля, носящих просветительский и профориентационный характер.

Предполагаемый маршрут включает в себя прохождение Северного морского пути, посещение морского порта Владивосток в даты проведения ежегодного Восточного экономического форума, переход под парусами из Тихого в Атлантический океан проливом Дрейка вокруг мыса Горн, посещение морских портов в странах по пути следования. Планируются заходы в порты Южной Кореи, Японии, Китая, Германии, Франции, Дании, Великобритании, Кубы, Чили, Бразилии, Аргентины и Мексики.

Паруснику «Мир» предстоит преодолеть порядка 37 тыс. морских миль, или порядка 68,5 тыс. км — это более чем в полтора раза длиннее экватора.

Россия — обладатель крупнейшей в мире флотилии учебных парусников, готовящих будущих профессиональных тружеников моря. Три парусника — однотипные построенные в Польше по проекту знаменитого морского дизайнера Зигмунда Хореня трехмачтовые фрегаты (парусные учебные суда) «Мир», «Херсонес» и «Надежда» под управлением Росморпорта обеспечивают обязательной плавательной практикой курсантов морских образовательных организаций системы Росморречфлота. Еще три — четырехмачтовые барки «Крузенштерн» и «Седов», являющиеся крупнейшими парусными судами современности, а также «Паллада» — систершип фрегатов Росмор-

порта — трудятся на ниве морской подготовки курсантов рыбопромысловых вузов Росрыболовства.

Организаторами кругосветки выступили ФГУП «Росморпорт», Ассоциация учебных парусников России и Фонд «Росконгресс» при поддержке Минтранса России, Росморречфлота, МИД России, ФСБ России, Минприроды России, Минвостокразвития России, Россотрудничества, Росмолодежи, ФГУП «Атомфлот», правительства Санкт-Петербурга, правительства Приморского края, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Одним из авторов инициативы проведения кругосветного плавания по маршруту, частично повторяющему маршрут кругосветной экспедиции русских первооткрывателей Антарктиды Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева на шлюпах «Восток» и «Мирный» в 1819–1821 годах, стало Общероссийское движение поддержки флота, возглавляемое капитаном 1-го ранга Михаилом Ненашевым.

