Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

15 АВГУСТА 2021 года №8 (13026)

Выходит один раз в месяц

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

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА

ПРЕМЬЕРА «ДМИТРИЯ МЕНДЕЛЕЕВА»
СТР. 2

ПО ОСТРОВАМ ФИНСКОГО ЗАЛИВА, ИЛИ КАК ПОД ГИКОМ НЕ ГИКНУТЬСЯ...
СТР. 9

КРАСНАЯ ПАЛАТКА ФЕДОРА КОНЮХОВА

Фото предоставлено пресс-службой Фонда Росконгресс

Федор Конюхов совершил первый в истории одиночный дрейф в районе Северного полюса.

Читайте на стр. 10

БЕЗОПАСНОСТЬ — ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ

Владимир Путин предложил создать специальную структуру в рамках системы ООН по борьбе с пиратами.

Президент Российской Федерации Владимир Путин, как сообщает пресс-служба Кремля, в режиме видеоконференции принял участие в дебатах высокого уровня в Совете Безопасности ООН по теме «Укрепление морской безопасности: необходимость международного сотрудничества».

Глава РФ предложил подумать о создании специальной структуры в рамках системы ООН, которая непосредственно занималась бы проблематикой борьбы с морской преступностью в разных регионах. Такая структура опиралась бы на поддержку государств — членов ООН и привлекала к своей работе экспертов, представителей гражданского общества, научно-исследовательские круги и даже частный бизнес.

Обращаясь к членам Совета Безопасности, Владимир Путин подчеркнул, что Россия выступает за неукоснительное соблюдение ключевых норм и принципов международного права, зафиксированных в Уставе ООН, таких как уважение суверенитета, невмешательство во внутренние дела, разрешение споров посредством диалога.

«Как одна из ведущих морских держав, Россия многое делает для сохранения и укрепления международного правопорядка в области морской безопасности. Наша страна активно участвует в работе по всему комплексу этих вопросов — как в ООН, так и в рамках многочисленных региональных форматов, в том числе по линии Контактной группы по пиратству у берегов Сомали, Регионального форума Ассоциации государств Юго-Восточной Азии по безопасности и Восточноазиатских саммитов»,— подчеркнул глава РФ.

НАВИГАЦИЯ КРУГЛЫЙ ГОД

Проект круглогодичной навигации по «южной подкове» Минтранс планирует реализовать к 2028 году.

Проект организации круглогодичной навигация по так называемой «южной подкове» (маршрут Астрахань — Ростов-на-Дону) на внутренних водных путях (ВВП) Российской Федерации сохраняет свою актуальность. Деньги на его реализацию могут выделить из федерального бюджета.

Президиум правительственной комиссии по транспорту под председательством первого вице-премьера Андрея Белоусова поручил Министерству транспорта доработать вопрос обеспечения круглогодичной (продленной) навигации между Каспийским и Азовским морями. В настоящее время речь идет о реализации проекта к 2028 году.

Эксперты отмечают, организация круглогодичной навигации по «южной подкове» потребует существенных затрат: необходимо дооборудовать шлюзы, чтобы они могли работать в зимних условиях, может потребоваться реконструкция Кочетовского и Николаевского гидроузлов. Кроме того, нужно будет построить ледоколы для проводки караванов судов. При этом возникает вопрос нагрузки льда на откосах канала, поэтому необходимо провести научную проработку данного проекта.

Росморречфлотом уже подготовлено техническое задание для проведения научно-исследовательской работы об организации круглогодичной навигации по данному маршруту. А правкомиссия готова рассмотреть подробный план по финансированию проекта в разбивке по годам.

Круглогодичная навигация пока планируется в трех бассейнах внутренних водных путей: Азово-Донском, Волго-Донском и частично в Волжском.

Пропуск судов в зимнее время на южных участках внутренних водных путей России от Каспия до Азово-Черноморского бассейна позволит решить одну из ключевых проблем российского внутреннего водного транспорта — сезонность. Так, Волго-Дон работает примерно 240 суток в год. Соответственно, потребителям услуг речного транспорта необходимо переключать два раза в год свои грузопотоки на смежные виды транспорта, менять логистику, нести дополнительные расходы. В настоящее время это усугубляется еще и узкими местами на ВВП страны, малыми глубинами, маловодностью, устаревшим и сокращающимся флотом.

Ранее глава Корпорации AEON Роман Троценко предлагал запустить зимнюю навигацию от Волгограда не только вниз, но и вверх по Волге до Саратова, а лучше и до Самары. Это, по его мнению, позволит вполне уверенно говорить о создании условий для запуска линейного судоходства по реке и в река — море версии, причем не только для химических наливных грузов, но и части грузов коридора Юг — Север, включая контейнеры.

№8 (13026)
15 августа 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

РС

КОРМОЙ ВПЕРЕД

Новые требования РС по оборудованию судов DAS вступили в силу с 1 августа.

Российский морской регистр судоходства разработал требования по оборудованию судов двойного действия (Double Acting Ship — DAS). Соответствующее циркулярное письмо № 315–12–1589ц вводит в Правила классификации и постройки морских судов требования для судов двойного действия к конструкции кормового поста управления судном, составу, расположению и конфигурации на нем радио-, навигационного, электрического оборудования, оборудования автоматизации, а также требования по отображению навигационной информации.

Кормовой пост на судах DAS служит для навигации и управления судном при длительном движении во льдах кормой вперед.

Новые требования сформулированы на основе результатов научно-исследовательской работы, выполненной по заказу РС, а также накопленного Регистром практического опыта классификации таких судов, который включил свыше 10 проектов, в том числе суда для проекта «Ямал СПГ».

Ранее Регистром были внедрены требования к механическим установкам и движительным комплексам таких судов, а также к прочности их корпусных конструкций, оптимизированных в соответствии с концепцией двойного действия для эффективного движения судна как носом, так и кормой вперед (в сложных ледовых условиях). Для судов, отвечающих требованиям РС к ледовым усилениям корпуса судов двойного действия, в Правила Регистра также был введен дополнительный знак символа класса DAS (), где в скобках указывается ледовый класс при движении судна кормой вперед.

Концепция судов двойного действия, развитие которой обеспечил выход на судостроительный рынок движительно-рулевых комплексов типа «Азипод», на судах с классом РС реализуется с 2006 года. Сегодня суда двойного действия под техническим наблюдением РС активно востребованы, например, при обустройстве морских нефтегазовых месторождений на шельфе Российской Федерации, а также в рамках реализации проектов по транспортировке углеводородного сырья по Северному морскому пути.

«ГАЗПРОМ НЕФТЬ»

ПРЕМЬЕРА «ДМИТРИЯ МЕНДЕЛЕЕВА»

Завершено строительство первого в России СПГ-бункеровщика «Дмитрий Менделеев».

«Дмитрий Менделеев» — первый в России бункеровщик для заправки грузовых и пассажирских судов сжиженным природным газом — прошел испытания газового и криогенного оборудования, систем погрузки, насосов и компрессоров для хранения и выгрузки СПГ. В ближайшее время судно начнет переход в Балтийское море к месту постоянной работы.

Бункеровщик, названный в честь великого русского ученого-химика Дмитрия Менделеева, обеспечит транспортировку и заправку СПГ по схеме ship-to-ship в портах Финского залива и Балтийского моря — в Санкт-Петербурге, Усть-Луге, Приморске, Калининграде и Выборге.

«В среднесрочной перспективе сжиженный природный газ будет играть ключевую роль в декарбонизации морских перевозок. Благодаря своим высоким экологическим и эксплуатационным характеристикам СПГ может занять существенную долю в структуре продаж судовых топлив в международном судоходстве. «Газпром нефть», успешно реализовав первой в России проект строительства СПГ-бункеровщика, фактически создала с нуля новый для страны рыночный сегмент судового газомоторного топлива. Уже в этом году мы приступим к коммерческим операциям с СПГ в Балтийском регионе»,— подчеркнул заместитель председателя правления «Газпром нефти» Анатолий Чернер.

Как отметил генеральный директор АО «Сбербанк Лизинг» Вячеслав Спиров, «Дмитрий Менделеев» — первый отечественный бункеровщик, заправляющий суда сжиженным природным газом, и мы были рады принять участие в финансировании этого проекта, который несет в себе важную экологическую составляющую».

Судно длиной 100 м и шириной 19 м сможет перевозить до 5800 куб. м и за счет усиленного корпуса ледового класса Arc4 будет преодолевать однолетние льды толщиной до 0,8 м.

Фото с сайта «Газпром нефти»

В проекте использованы новейшие технологии судостроения и перевозки СПГ, учтены передовые экологические требования к морскому судовому транспорту и процессам заправки газомоторным топливом. «Дмитрий Менделеев» также является экологичным транспортом, поскольку использует в качестве топлива для энергетической установки природный газ. Оборудование СПГ-бункеровщика соответствует международной конвенции MARPOL и сертифицировано по экологическому стандарту ECO-S. Благодаря цифровой интегрированной системе судном сможет управлять один человек с навигационного мостика.

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.

«СОВКОМФЛОТ»

ЮБИЛЕЙНАЯ ТОННА С ВАРАНДЕЯ

80-миллионную тонну нефти проекта «Варандей» доставил в Мурманск танкер «Тимофей Гуженко».

Арктический челночный танкер «Тимофей Гуженко» завершил выгрузку в порту Мурманск юбилейной 80-миллионной тонны сырой нефти, отгруженной с Варандейского нефтеналивного терминала ПАО «ЛУКОЙЛ». Эта партия нефти стала 1159-й по счету с момента ввода Варандейского терминала в строй в июне 2008 года.

С момента начала работы терминала транспортировку всей нефти с Варандея до рейдового накопителя в порту Мурманск обеспечивают арктические челночные танкеры Группы «Совкомфлот». Всего в проекте заняты три таких танкера типоразмера Panamax (дедвейт — 70 тыс. тонн) ледового класса Arc6: «Василий Динков», «Капитан Готский» и «Тимофей Гуженко».

Стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал Варандей расположен за полярным кругом в Баренцевом море и занесен в Книгу рекордов Гиннесса как самый северный круглогодично действующий нефтяной терминал в мире. Ввод СМЛОП в эксплуатацию позволил впервые в мире начать круглогодичную морскую перевалку нефти в Арктике.

Залогом успешной реализации проекта стало создание эффективной транспортно-логистической модели — в частности, разработка и ввод в строй серии уникальных для 2008 года крупнотоннажных танкеров, способных работать в сложных ледовых условиях без поддержки ледоколов.

В 2011 году «Совкомфлот» был удостоен премии Правительства РФ в области науки и техники за разработку и промышленное внедрение инновационных научно-методических и технологических решений при создании транспортной системы для проекта «Варандей» в условиях акватории морей Северного Ледовитого океана.

Все три танкера работают под государственным флагом РФ и укомплектованы российскими экипажами. Порт приписки судов — Санкт-Петербург.

ОТМЕТИЛИ ПЯТИЛЕТИЕ

Пятилетие серии танкеров «Штурман Альбанов» отмечен специальным выпуском почтовых марок.

Почта России выпустила в обращение две почтовые марки с изображением арктического челночного танкера «Штурман Альбанов» и арктического нефтеналивного терминала «Ворота Арктики». Выпуск марок приурочен к 5-летнему юбилею ввода в эксплуатацию этой серии танкеров (головное судно принято в состав флота СКФ в августе 2016 года) и запуска терминала. Танкеры специально разработаны для проекта «Новый порт» с учетом особенностей акватории Обской губы. Появление судов типа «Штурман Альбанов» впервые в истории позволило осуществлять крупнотоннажную транспортировку нефти из Обской губы в режиме круглогодичной навигации, в том числе в тяжелых ледовых условиях.

На сегодняшний день «Совкомфлот» эксплуатирует четыре судна серии: «Штурман Альбанов», «Штурман Малыгин», «Штурман Овцын», «Михаил Лазарев». За все время работы эти суда безопасно доставили из Обской губы в порт Мурманск свыше 17 млн тонн нефти.

Дедвейт каждого судна составляет около 41 тыс. тонн. Танкеры серии способны работать в Арктическом морском бассейне при температурах до –45 °С. Им присвоен высокий ледовый класс Arc7, мощность пропульсивной установки — 22 МВт. Все суда зарегистрированы под государственным флагом РФ, порт приписки — Санкт-Петербург.

Специальный выпуск марок подготовлен ФГУП ИТЦ «Марка» и продолжает начатую в 2013 году серию «Морской флот России».

СЕВЕРНАЯ ДВИНА

ЛЕСОСПЛАВ — БЕЗОПАСНО И ЭКОНОМИЧНО

Один из крупнейших заготовителей лесосырья считает перевозки по воде безопасными и экономичными.

ООО «ПКП «Титан» с 2003 года развивает речную перевозку круглого леса. Опыт холдинга показывает: лесосплав не потерял своей актуальности, при хозяйском подходе квалифицированных специалистов это самый экологичный, экономичный и удобный вид транспортировки древесного сырья, сообщили «Водному транспорту» в пресс-службе компании.

Речными перевозками леса в группе компаний «Титан» занимается ООО «Беломорская Сплавная Компания».

Сегодня БСК — самая крупная судоходная компания на Северной Двине. Собственный флот насчитывает 20 буксиров, 5 плавкранов, 25 барж.

В 2021 году речники БСК планируют доставить в адрес АО «Архангельский ЦБК» и ЗАО «Лесозавод 25» 800 тыс. куб. м древесины. Сохраняется тенденция ежегодного роста объемов перевозки на 15%.

«Транспортировку леса Беломорская Сплавная Компания осуществляет баржами и плотами. В 2021 году силами речников на биржи деревоперерабатывающих комбинатов было доставлено 20 плотов, это более 220 тысяч кубометров древесины зимней сплотки. Плоты были сформированы Верхнетоемским леспромхозом на плотбище Большая Свага»,— рассказали «Водному транспорту» в ГК «Титан».

Рекордные показатели достигаются благодаря планомерной и слаженной работе. ГК «Титан» идет курсом модернизации собственного флота. Например, в 2020-м на вооружение логистического предприятия холдинга поступил плавкран E-Crane 1000 серии. Это первый плавучий E-Crane в регионе и всего лишь третий в России. Подобная техника есть только в Санкт-Петербурге и Казани.

«Если говорить о выборе между железнодорожной и речной перевозкой, то группа компаний «Титан» не акцентирует внимание на какой-то одной логистической схеме доставки, а развивает оба направления параллельно»,— пояснили на лесозаготовительном предприятии.

В течение последних лет на нижних складах предприятий ГК «Титан» ведется строительство и реконструкция железнодорожных путей, мест складирования лесопродукции и фронтов отгрузки, а еще обновление освещения и рекультивация прилегающих земельных участков. «Благодаря проделанной работе идет планомерный рост объемов отгрузки. В 2020 году железнодорожным транспортом группа компаний «Титан» доставила более 3,6 млн куб. м леса»,— отмечают в компании.

Основные факторы при выборе способа доставки: эффективность перевозки и транспортная доступность отправителя грузов. Например, в группу компаний «Титан» с 2018 года входит ООО «Верхнетоемский ЛПХ». Предприятие располагается в поселке Двинской, на правом берегу реки Северная Двина. С Большой землей этот населенный пункт связывают лишь паром летом и ледовая переправа зимой. Здесь нет автомобильных и железнодорожных мостов, нет федеральных трасс и железных дорог широкой колеи. А значит, доставка заготовленного леспромхозом сырья возможна только водным транспортом.

Среди преимуществ транспортировки грузов по воде — их безопасность и экономичность. Доставляя лес в плотах и на баржах, ГК «Титан» снижает нагрузки на дорожную сеть и экологию региона.

«К минусам речной перевозки можно отнести ее сезонность и зависимость от судоходной обстановки на реках области. Длительность навигации в Архангельском регионе в среднем составляет 170 суток. Из них, например, на Северной Двине в Верхнетоемском районе оптимальным временем для работы речного флота считается весна и осень. В летние месяцы приходится значительно снижать загрузку барж. Причина — обмеление северных рек. На протяжении последних лет Северная Двина буквально уходит в песок. Речники страдают от маловодья и несут серьезные убытки. Для гарантированного прохода буксиров с грузом необходимо дноуглубление судового хода, а также мест погрузки барж. Данные работы очень специфичны и дорогостоящи, и силами одного лишь бизнеса проблему не решить. Вопросам расчистки русла и экологической реабилитации Северной Двины нужны федеральное внимание и финансирование»,— замечают в ГК «Титан».

Группа компаний «Титан» — один из крупнейших операторов лесосырья в России. Годовой объем поставок древесины в адрес АО «Архангельский ЦБК» и ЗАО «Лесозавод 25» — более 5,5 млн куб. м кубометров, из которых более 4,5 млн куб. м заготавливает ГК «Титан».

В ООО «ПКП «Титан» входят 10 обособленных подразделений по лесозаготовке (Вельское, Дмитриевское, Карпогорское, Луковецкое, Пинежское, Коношское, Сямженское, Усть-Покшеньгское, Светлозерское, Шалакушское), ООО «Верхнетоемский ЛПХ», а также собственная логистическая компания — ООО «Беломорская Сплавная компания».

Холдинг включает и дивизион деревообработки, который представлен одним из крупнейших лесопильных предприятий в европейской части России — ЗАО «Лесозавод 25». Общий объем переработки пиловочного сырья — более 2 млн куб.м.

Фото предоставлены ГК «Титан»

ВОЛГО-БАЛТИЙСКИЙ БАССЕЙН

ПРЕОБЛАДАЮТ СТРОЙМАТЕРИАЛЫ

Перевозки грузов на Волго-Балте к началу августа 2021 года выросли на 4%.

За период с января по июль 2021 года, по оперативной информации Росморречфлота, в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей перевезено 12,624 млн тонн грузов, что на 4% выше аналогичного показателя 2021 года.

Как прокомментировал корреспонденту «Водного транспорта» руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков, основной прирост грузопотока приходится на щебень и другие строительные грузы, которые преимущественно везут из Карелии на Волгу и в Москву. Это связано с возросшим спросом на строительные грузы после карантина. Также активизировались и дорожные работы, где в больших объемах используется щебень.

Транзит с Волги с учетом проблем в районе Городецкого гидроузла и низкой водности на Средней Волге пока ниже уровня прошлого года. Так, через Нижне-Свирский шлюз, который традиционно пропускает транзитные грузы в сторону Санкт-Петербурга, за январь — июль 2021 года прошло лишь 2,27 млн тонн грузов, что на 9% ниже аналогичного показателя 2020 года.

ВОЛЖСКИЙ БАССЕЙН

ГОРОДЕЦ ЛИМИТИРУЕТ. НО ЛИДИРУЕТ!

В Волжском бассейне грузопоток к началу августа на 4% превысил показатель прошлого года.

В Волжском бассейне внутренних водных путей, по оперативной информации Росморречфлота, за период с января по июль 2021 года перевезено 12,981 млн тонн грузов, что на 4% выше аналогичного показателя 2021 года.

В Волжском бассейне основную нагрузку по пропуску судов взяли на себя четыре гидроузла: Городецкий, Чебоксарский, Самарский и Балаковский. При этом через Городецкий гидроузел грузопоток вырос на 12% к уровню 2020 года.

Однако Городецкий шлюз по-прежнему остается лимитирующим участком для речного судоходства. Как мы сообщали ранее, в составе Городецких шлюзов № 15 и № 16 планируется выполнение проектных работ по строительству дополнительной камеры № 15А и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород. В Росморречфлоте планируют выполнить данный проект к 2024–2025 гг.

№8 (13026)
15 августа 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ИНВЕСТИЦИИ

ОТ ЦИФРОВИЗАЦИИ ДО СВАРОЧНЫХ РОБОТОВ

На модернизацию Онежского судостроительного завода из федерального бюджета планируется выделить 5,2 млрд руб.

До 2024 года на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе планируется реализовать проект глубокой модернизации с созданием цифровой верфи. Выездное совещание по этому вопросу провел руководитель региона Артур Парфенчиков.

Цифровая верфь будет строить суда типа «река-море», а также суда технического и вспомогательного флота.

«Благодаря этому проекту Петрозаводск становится одним из центров в нашей стране по производству такой категории судов. По планам в конце года здесь должны начаться строительные работы. Сейчас идет выбор подрядчика на эту стройку»,— отметил глава республики.

Проект предполагает внедрение цифрового сопровождения строительства судов, роботизации и автоматизации процессов производства с увеличением количества построенных судов до 10 ежегодно и с созданием не менее 500 новых рабочих мест. В рамках глубокой модернизации запланировано строительство новых объектов: блока корпусных цехов, контрольно-пропускного пункта, центра обработки данных, станции газификации, очистных сооружений. Для управления предприятием будет использоваться интегрированная информационная система цифрового производства.

Строительство новых мощностей предполагается осуществить без остановки действующего предприятия.

По словам директора Онежского судостроительно-судоремонтного завода Владимира Майзуса, в рамках проекта появится линия по изготовлению объемных секций, из которых строится судно. На новом производстве будут использоваться сварочные роботы.

Напомним, что проектная документация на создание цифровой верфи получила положительное заключение Главгосэкспертизы России. На строительство из федерального бюджета планируется выделить 5,2 млрд руб. Первый федеральный транш ожидается в этом году.В сентябре на территории ОССЗ запланировано заседание межведомственной рабочей группы по координации работ и контролю за реализацией инвестиционного проекта. Предполагается, что контракт на строительство цифровой верфи будет заключен до конца года.

Фото с сайта правительства Карелии

...ЕЩЕ И МОДУЛЬНЫЕ

Костромской судомеханический завод инвестирует в развитие производства 117 млн руб.

На заседании Совета по привлечению инвестиций одобрен проект по техническому перевооружению и расширению производственных площадей на Костромском судомеханическом заводе.

В настоящее время Костромской судомеханический завод выпускает более 50 видов водометных катеров различного назначения — служебные, прогулочные, пассажирские, скоростные, пожарные, буксирные.

Проект, который 4 августа 2021 года представлен на рассмотрение Совета по привлечению инвестиций Костромской области, предполагает реконструкцию действующих и строительство новых цехов, приобретение современного оборудования. Сумма финансовых вложений оценивается в 117 млн руб.

По итогам рассмотрения Совет по привлечению инвестиций единогласно поддержал проект Костромского судомеханического завода. Предприятию будут предоставлены налоговые льготы.

Расширение и техническое перевооружение позволят судомеханическому заводу освоить выпуск новых видов судов. В том числе многофункциональных модульных катеров. Он состоит из трех частей и формируется из них подобно конструктору под потребности заказчика. На судно можно установить различные модули: грузовой, блок для ликвидации аварийных разливов нефти, медицинский, противопожарный, представительский, штабной, пассажирский.

КРУИЗНИК

ДЛЯ ЛИНИЙ «ЧАСТИЧНО МОРСКИХ»

Круизный теплоход проекта PV300VD «Петр Великий» за 5 лет построен на 85%.

Астраханский судостроительный завод «Лотос» продолжает строительство 310-местного круизного пассажирского судна нового поколения проекта PV300VD «Петр Великий». На сегодняшний день специалисты завода оценивают готовность теплохода на уровне 85%.

Фото с сайта Морского Инженерного Бюро

По сообщению Московского речного пароходства, на сегодняшний день на теплоходе практически завершены строительные работы на корпусе и надстройке; активно ведутся обстроечные работы помещений теплохода в черновом варианте; идет подготовка к финишной отделке помещений по дизайну европейского дизайн-бюро, специализирующегося на дизайне интерьеров морских пассажирских теплоходов; ведется подготовка к проведению пусконаладочных работ установленного оборудования; специалисты завода приступили к подготовке швартовых испытаний.

Проект PV300VD разработан в 2010–2015 годах Морским Инженерным Бюро по заказу Росморречфлота в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы». Московское речное пароходство планирует принять теплоход и ввести его в эксплуатацию в навигацию 2023 года.

Концепт PV300VD спроектирован как «плавучая гостиница« с устройством полноценных балконов/террас, носовым обзорным салоном, «солнечной» палубой из двух частей (на крыше рубки с ветроотбойником и на тентовой палубе со сдвижным закрытием от непогоды, бассейном и баром). Это современный круизный лайнер, который даст возможность совершить водное путешествие по выбранному маршруту по европейской части страны с заходом в порты.

Существующий морской круизный флот рассчитан, как правило, на дальние переходы с заходами в морские порты различных прибрежных государств.

Размеры таких судов учитывают возможность подхода к акваториям морских портов и швартовки у существующих морских причалов, но не позволяют заходить в устьевые речные порты и, тем более, перемещаться по внутренним водным путям России. Сегодняшние реалии отечественного туризма таковы, что к любимым речным круизам «въездных« туристов из США, Германии, Австралии по маршруту Москва — Санкт-Петербург добавились «частично морские» линии, «круговой» круиз по Каспийскому морю, которые более интересны для «внутреннего» путешественника.

Основные характеристики: длина габаритная — 141 м; длина между перпендикулярами — 135,36 м; ширина габаритная — 16,82 м; ширина расчетная — 16,60 м; высота борта — 5,50 м; осадка наибольшая — 3,20 м; высота габаритная от ОП — 16,25 м; экипаж и обслуживающий персонал — 90 чел.; автономность по топливу — 15 суток; по прочим видам запасов — 10 суток.

Головное судно проекта PV300VD «Петр Великий« (строительный номер 25800) было заложено 15 августа 2016 года, спущено на воду 24 мая 2019 года.

ЛСП

ПЛАТФОРМА НА СМЕНУ АЙСБЕРГАМ

На завершение строительства ЛСП «Северный полюс» будет направлено более 1 млрд руб.

На финансирование работ по завершению строительства ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс» будет направлено Росгидромету свыше 1 млрд руб.

Напомним, «Адмиралтейские верфи» спустили на воду ЛСП «Северный полюс» 18 декабря 2020 года.

Ледостойкая платформа «Северный полюс» возобновит тающей зимовкой провели советские специалисты в 1937 году. Экспедиция называлась «Северный полюс». Однако сегодня, в связи с таянием ледников, продолжительное нахождение и дрейф на них стали невозможными. Уникальная платформа позволит эффективно и безопасно выполнять широкий комплекс исследований в Северном Ледовитом океане.

Тактико-технические характеристики: длина платформы — 83,1 м, ширина — 22,5 м, осадка — 8,6 м, водоизмещение — более 10 000 тонн, мощность головного двигателя — 4 200 кВт, скорость — не менее 10 узлов; экипаж — 14 человек, научный персонал — 34 человека, класс ледового судна — КМ Arc5 [1] AUT1-C HELIDECK-F Special purpose ship.

Распоряжение об этом подписал председатель правительства Михаил Мишустин.

Новая платформа сможет находиться не только на льду, но и в воде, что позволит российским полярникам возобновить длительные дрейфующие экспедиции. В корме судна будет вертолетная площадка, а его общая длина составит более 83 м. Такие габариты позволят разместить большее количество людей, чем на традиционных дрейфующих станциях, а также еще больше оборудования для научных исследований. Результаты таких исследований важны для понимания глобальных процессов изменения климата, а также для подготовки и реализации планов развития Арктики и обеспечения работы Северного морского пути.

дициионную работу дрейфующих станций в Арктическом регионе. Ранее для полярных экспедиций использовались айсберги. Впервые подобную высадку с последу-

Фото с сайта ОСК

ПАРОМ

«ПАВЕЛ ЛЕОНОВ» ПРОЙДЕТ ПО СЕВМОРПУТИ

Грузопассажирский паром проекта PV22 «Павел Леонов» выйдет на курильскую линию нынешней осенью.

Грузопассажирский паром «Павел Леонов», построенный на Невском судостроительно-судоремонтном заводе по проекту Морского Инженерного Бюро, вышел из Шлиссельбурга в порт приписки Корсаков. На заводе отметили, что, в отличие от головного судна проекта PV22 «Адмирал Невельской», паром «Павел Леонов» отправится на Сахалин по Северному морскому пути. Судно пройдет более 10,69 тыс. км, переход займет около 30 суток.

Планируется, что «Павел Леонов» выйдет на линию этой осенью и будет курсировать по маршруту Корсаков — Курильск — Южно-курильск — Малокурильское — Корсаков, где уже работает головное судно «Адмирал Невельской».

«По расчетам, с выходом судов оборот пассажиров и грузов на курильской линии вырастет в три раза»,— отмечается в сообщении.

Новые паромы проекта PV22 способны выполнять рейсы круглый год и даже в суровые зимы, когда на маршруте встречаются ледовые поля, т.к. паромы имеют повышенный ледовый класс и приспособлены к длительной автономной работе. Каждый из них сможет перевозить до 146 пассажиров, а также груз и автомобили. Предусмотрены одно-, двух- и четырехместные каюты для семей с детьми. Также есть каюты, предназначенные для людей с ограниченными возможностями.

Строительство судов осуществлялось в рамках программы «Социально-экономическое развитие Курильских островов на 2016–2025 годы».

Фото предоставлено пресс-службой Невского ССЗ

СПЕЦКАТЕРА

ДЛЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

Балаковский ССРЗ спустил на воду гидрографический катер ледового класса Ice 3 проекта Е35.Г «Юрий Осокин» для Севморпути.

Катер «Юрий Осокин» предназначен для проведения гидрографических исследований и других работ в Арктической зоне РФ. Портом приписки судна станет Архангельск.

«Новый катер оснащен многолучевым эхолотом, который позволит проводить исследования на глубине до 400 метров. Судно будет выполнять промеры на Енисее, а также в Обской губе Карского моря»,— рассказал генеральный директор ФГУП «Гидрографическое предприятие» Александр Бенгерт.

Рисунок с сайта ООО «БССРЗ»

Водоизмещение катера «Юрий Осокин» — около 260 тонн. Длина судна — 33,5 м, ширина — 8 м. Судно сможет развивать скорость до 12 узлов. Численность экипажа составит 7 человек, спецперсонала — 6 человек.

«Основная наша задача — своевременное строительство надежного судна, комфортного для эксплуатации в суровых арктических условиях»,— заявил директор Балаковского судостроительно-судоремонтного завода Михаил Ломтев.

Проект Е35.Г разработан РЦП-КБ «Стапель».

«Юрий Осокин» —второе судно проекта Е35.Г. Головной гидрографический катер «Юрий Бабаев» Балаковский судостроительно-судоремонтный завод спустил на воду 25 июня 2021 года, сдача в эксплуатацию запланирована на декабрь 2021 года. «Юрий Бабаев» будет работать в восточном секторе Северного морского пути (СМП).

Оба катера строятся в рамках Федерального проекта «Развитие Северного морского пути» по программе Госкорпорации «Росатом» по строительству и модернизации гидрографического флота для ФГУП «Гидрографическое предприятие». По этой же программе Зеленодольский завод имени Горького строит два лоцмейстерских судна «Александр Парфенов» и «Всеволод Пересыпкин», сдача запланирована на декабрь 2021 года. Кроме того, в 2021 году будет выбрана верфь для строительства головного гидрографического лоцмейстерского судна ледового класса Arc7, способного преодолевать лед толщиной до 1,5–1,7 м. Это позволит расширить объем гидрографических работ за счет возможности увеличения периода навигации.

ЗЕМСНАРЯД

ЯРОСЛАВСКИЙ «ПЕРВЕНЕЦ»

На Ярославском судзаводе спустили на воду несамоходный земснаряд проекта РДБ 66.42М.

Это первое такое судно, построенное на предприятии.

«У завода огромный технологический, материально-технический и кадровый потенциал, что позволяет ему реализовывать самые сложные проекты,— сказал заместитель председателя правительства Ярославской области Максим Авдеев.— Так, в июле 2020 года на воду был спущен катер-нефтесборщик проекта Р2114. Осенью прошлого года заложены два пограничных сторожевых корабля проекта «Гюйс». Крымскому управлению Пограничной службы ФСБ России передан пограничный сторожевой корабль проекта 10410 «Балаклава», Минобороны РФ сданы два буксира проекта 23470».

Фото с сайта правительства Ярославской области

Новое судно предназначается для углубления фарватеров, каналов, рейдов и других районов моря, разработки и транспортировки грунтов со дна водоемов по плавучему пультопроводу, а также для намыва дамб. Модель оснащена грунтовым насосом, дизель-генераторами и другими устройствами. Длина — более 65 метров, ширина — 12 м, высота — 3,4 м, водоизмещение — порядка 900 тонн.

С МАГНИТНЫМ ЯКОРЕМ И ДЖОЙСТИКОМ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ

Спецкатер проекта 04190 производства КМЗ будет базироваться в Якутске.

Это уже второй такой катер, построенный на заводе для Северо-Восточного управления Ространснадзора

Северо-Восточное управление государственного морского и речного надзора в Якутске ввело в эксплуатацию патрульный катер ПК1200 проекта 04190. Катер разработан и построен на Кингисеппском машиностроительном заводе. Это уже второй такой катер от КМЗ для управления, первый пополнил флот 6 июля.

ПК1200 прошел ходовые испытания и будет базироваться в Якутске.

По словам руководителя проекта на КМЗ Светланы Мелиховой, корпус катера спроектирован в СКБ-1 завода; в конструкции применен ряд нестандартных инновационных архитектурных решений.

«Судно оборудовано системой магнитного якоря и электронной системой контроля причаливания, которая управляется двумя поворотно-откидными колонками в составе пропульсивного комплекса. Управление катера осуществляется дублированной системой с помощью рулевого колеса и джойстика. Для удобства при длительном патрулировании салон рубки трансформируется в комфортное спальное место»,— уточнила Светлана Мелихова.

Водоизмещение катера ПК1200 проекта 04190 — 11 тонн, длина — 13,5 м, ширина — 3,7 м, запас топлива — 1500 л, пассажировместимость — до 12 человек.

№8 (13026)
15 августа 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

НАЗНАЧЕНИЯ

ВО ГЛАВЕ КИМ

Олег Шахмарданов, новый руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы», представлен коллективу.

Заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай и руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей Лаврищев представили коллективу ФГБУ «Канал имени Москвы» нового руководителя Олега Шахмарданова.

На должность руководителя ФГБУ «Канал имени Москвы» он назначен приказом Росморречфлота. Ранее Олег Шахмарданов занимал должность руководителя ФБУ «Администрация «Волго-Дон».

Основными задачами на новой должности Олег Шахмарданов называет проведение работ по реконструкции и модернизации, а также перевооружение гидротехнических сооружений и объектов инфраструктуры Канала имени Москвы.

ПРИЧАЛ

НА БОРОДИНСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ

В Москве отремонтировали причал Киевский вокзал, один из старейших в столице.

Причал расположен на Бережковской набережной недалеко от площади Киевского вокзала, между мостами Богдана Хмельницкого и Бородинским.

Во время ремонтных работ привели в порядок металлические ограждения, износившийся деревянный настил заменили покрытием из древесно-полимерного композита. Этот материал с фактурой под дерево устойчивее к влаге и не требует специального ухода, а его шероховатая поверхность препятствует скольжению.

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

20 сентября 2021 г. | Санкт-Петербург

Организатор: PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

Генеральный спонсор: DAMEN

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

ПАССАЖИРОПОТОК

ПО ПУТЯМ-ДОРОГАМ ВОДНЫМ

Пассажиропоток речных вокзалов Москвы в летнем сезоне 2021 года вырос в 3 раза.

Причалы московских речных вокзалов в летнем сезоне 2021 года приняли более 100 тыс. человек, что в три раза больше, чем за весь сезон речной навигации в 2020 году, сообщил информационный центр правительства Москвы.

«Более 100 тыс. человек уже приняли причалы московских речных вокзалов — это в три раза больше, чем за весь сезон речной навигации в прошлом году. В 11 раз увеличилось и число судов, которые отправляются в путешествия по России. Главная причина — масштабная реконструкция Северного речного вокзала, которая завершилась в 2020 году»,— рассказали в пресс-службе.

В департаменте уточнили, что после завершения реконструкции Южного вокзала в 2022 году он станет вторым важным речным портом города.

Фото с сайта информцентра правительства Москвы

По словам заместителя мэра Москвы по вопросам транспорта Максима Ликсутова, реконструкция Северного речного вокзала дала мощное развитие речному движению в городе. Он отметил, что уже сегодня вокзал принимает и отправляет до 24 круизных судов в сутки.

«Мы видим, как возросла потребность в круизах по России. В следующем году после масштабной реконструкции откроем и Южный речной вокзал — второй важный порт в Москве. Оттуда можно будет доплыть до самого Черного моря. Также в 2022 году запустим регулярный речной транспорт — он станет полноценной частью транспортной системы города и позволит экономить до часу времени в пути»,— заключил Максим Ликсутов.

МАРШРУТЫ

ИЗ ТРАМВАЯ В ТРАМВАЙ. РЕЧНОЙ!

В Москве планируется запустить два речных маршрута в 2022 году.

Мэр Москвы Сергей Собянин поддержал проект регулярных речных перевозок — в 2022 году планируется поэтапно запустить два речных маршрута: Фили — Киевский вокзал и Автозаводский мост — Печатники. Об этом сообщил заммэра по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

По его словам, провозная способность каждого маршрута составит 15–16 тыс. пассажиров в день.

«Наше обязательное условие для российского поставщика — сервисный контракт. Ремонт и техобслуживание остается за производителем в режиме 24/7 в течение 15 лет. Это даст нам уверенность в том, что производитель полностью понимает свою ответственность и будет делать надежный транспорт для ежедневных перевозок москвичей и гостей города.

Все требования будут прописаны в техническом задании на производство и поставку электрических судов»,— отметил Ликсутов.

Длина речного трамвая составит около 22 м в длину, в каждом — 42 посадочных места, два из которых для людей с ограниченными возможностями. В салоне будут информационные экраны, USB-зарядки, Wi-Fi, места для самокатов и велосипедов и столики для работы за ноутбуком.

Суда будут выходить на маршруты поэтапно, начиная с июня 2022 года.

Он добавил, что конкурс на закупку 20 судов планируется запустить в сентябре текущего года.

Для реализации проекта, как пояснил заммэра Москвы, необходима реконструкция и улучшение доступности причалов, например, перенос остановок или создание новых пеших маршрутов. Часть причалов предполагается оборудовать зарядными станциями для быстрой зарядки судов. Для ночного размещения или ремонта судов, работающих на 1-м и 2-м маршрутах, будут оборудованы места базирования флота в Мневниках и Нагатинском затоне.

ФИЛИАЛЫ

В ШТАТНОМ РЕЖИМЕ

В акватории Московского бассейна ВВП обслуживание ГТС проходит по утвержденным графикам.

Тверской РГС. Специализированное судно технического флота земснаряд «Московский-221» совместно с приписанными к нему вспомогательными судами филиала ведут дноуглубительные работы на правой кромке судового хода (кромка судового хода — это условная линия, ограничивающая судовой ход по ширине) на участке 218,56-й км — 218,94-й км реки Волга Угличского водохранилища.

Русловая изыскательская партия № 15 Тверского РГС производит промеры глубин на реке Нерль в целях выявления, локализации и (при необходимости) последующего углубления до заданных параметров проблемных донных участков в границах судовых ходов.

Яхромский РГС. На на всех ГТС Яхромского РГС произведена необходимая вырубка кустарниковой растительности, кроме того, на гидроузле № 5 выполнена замена прожектора на стойке освещения знаменитой скульптурной группы «Водный путь».

На гидроагрегатах насосных станций Яхромского РГС по утвержденному графику идут необходимые профилактические работы. На шлюзах производится ревизия состояния электропроводки, ведутся работы по обслуживанию механического оборудования.

Московский РГС. Водолазная группа Московского РГС с борта теплохода «ВБ-1», специально оборудованного для обеспечения водолазных осмотров ГТС, производит подводный осмотр нижней и верхней голов гидроузла Северка, на плотине которого с участием теплохода «Путейский-1» также осуществляются промеры глубин.

На гидроузле Фаустово группой исследований и наблюдений производятся гидротехнические замеры на плотине, плавкран «КПЛ-224» привлечен к дноуглубительным работам у пожарного пирса.

Тушинский РГС. Эксплуатационным персоналом гидроузла № 7 осуществляется замена каната закрытия двустворчатых ворот нижней головы левой и правой сторон, а также проводится осмотр средней головы шлюза со сбросом подушки.

При помощи плавкрана производится подъем плавучих рымов и их текущий ремонт (плавучие рымы — приспособления для швартовки шлюзующихся судов, перемещающиеся в специальных пазах вместе с уровнем воды в камерах шлюзов).

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

О ПРОЕКТНЫХ ГЛУБИНАХ, СГОННЫХ ВЕТРАХ И ЗАНОСИМОСТИ

В этом году Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» начинает разработку документации, посвященной ремонтным дноуглубительным работам на судоходном участке реки Дон от 3121-го км до 3169-го км. Ожидается, что данный проект и его реализация станут важным этапом развития морских портов Азов и Ростов-на-Дону.

Корреспондент «Водного транспорта» поговорила с директором Азовского бассейнового филиала Андреем Вахрушевым о готовящемся проекте, дноуглублении и обновлении технического флота.

— Андрей Алексеевич, в 2021 году будет объявлен конкурс на разработку проектной документации выполнения ремонтных дноуглубительных работ на судоходном участке реки Дон от 3121-го км до 3169-го км. Что это будет за документ?

— Действительно, в этом году мы планируем начать разработку проекта «Экологическое обоснование хозяйственной деятельности по поддержанию глубин на судоходных участках реки Дон от п. Азов (3169-й км) до 3147-го км и от 3142,4-го до Аксая (3121-й км) на период 2023–2033 гг.».

По сути, это будет проектная документация на выполнение ремонтных дноуглубительных работ на судоходном участке реки Дон от 3121-го км до 3169-го км, который проходит по двум морским портам — Ростов-на-Дону и Азов.

На основании этого документа мы будем обеспечивать навигационные габариты на этих участках вплоть до 2033 года. Навигационная глубина составит 4 метра при проектном значении портов. Это будет исторически значимым событием и очередным этапом развития транспортной инфраструктуры морских портов Азов и Ростов-на-Дону, повышением их конкурентоспособности и уровня безопасности мореплавания.

— А какой фронт работ запланирован на 2021 год? И в каком объеме было проведено дноуглубление в 2020 году?

— В 2020 году объем дноуглубительных работ на судоходных объектах составил в сумме 1,07 млн куб. метров грунта. На 2021 год изначально мы запланировали 850 тыс. куб. метров, однако после промеров цифру скорректировали в сторону увеличения — до 950 тыс. куб. метров.

Сейчас работы идут на Таганрогском подходном канале и в морской части Азово-Донского морского канала. Также дноуглубление планируется на внешней и внутренней акватории морского порта Таганрог.

Хочу заметить, что трижды в год на судоходных объектах наши специалисты выполняют контрольные промеры глубин. Полученные данные подвергаются тщательному сравнительному анализу, определяется, есть ли тенденции заносимости. По результатам этой деятельности и решается, какие именно участки нуждаются в дноуглублении. Кроме того уже в процессе самих работ выполняются предварительные и исполнительные промеры глубин на каждом участке для анализа и приемки.

— Какой дноуглубительный флот будет работать в этом году? Вы обходитесь исключительно своими силами?

— Мы привлекаем как собственную дноуглубительную технику, так и стороннюю: заключаем договор с другой организацией на конкурсной основе.

Если говорить о собственном флоте, то у нас работают земкараваны на базе двух многочерпаковых земснарядов «Кубань-2» и «Днестр». При этом в долгосрочной перспективе планируем замену старых судов технического флота на новые. Так, в 2021 году флот филиала уже пополнен земснарядом «Днестр», двумя шаландами типа «Дельтовая» и шаландой «Таганрогская».

— Какие участки в зоне ответственности Азовского бассейнового филиала сейчас являются наиболее проблемными?

— В первую очередь, это участок Таганрогского подходного канала у входа в порт с ПК000 до ПК3000. Он имеет интенсивную заносимость. И чтобы обеспечить навигационные глубины, ремонтные работы производятся здесь дважды в год.

Серьезной проблемой остается запрет на складирование разрабатываемого грунта в приурезовых зонах реки при выполнении работ на судоходном участке реки Дон. Позиция АЧТУ Росрыболовства остается прежней: отказ в согласовании складирования грунта при использовании стационарных рефулерных землесосов.

В настоящее время, в соответствии с требованиями Росрыболовства, мы должны весь разработанный грунт в реке Дон везти на морские подводные отвалы в Таганрогский залив, находящиеся на расстоянии от 49 до 120 км от места проведения дноуглубительных работ. Это снижает производительность дноуглубительного флота, что ведет к удорожанию ремонтных дноуглубительных работ в акваториях морских портов Азов и Ростов-на-Дону. Этот вопрос мы не раз поднимали на совещаниях разного уровня. Однако проблема так и не решена.

— Грузовладельцы и стивидоры считают одним из проблемных участков при подходе к портам Ростов-на-Дону и Азов — АДМК. Зимой, например, здесь периодически приостанавливается движение. Сильные ветра вызывают существенное падение глубин. Есть ли, на ваш взгляд, способ улучшить ситуацию на канале?

— Остановка движения судов по причине штормовых сильных ветров — это временная мера, чтобы обеспечить безопасность мореплавания, и она не связана с недостаточными глубинами на канале.

Изменение навигационных габаритов прорези АДМК, уменьшение глубины и ширины канала происходит из-за природных явлений, за счет скапливания слоя наносов на судоходной трассе и уполаживанием откосов канала. Регулярное удаление этих слоев возможно единственным способом — путем проведения ремонтных дноуглубительных работ, которые мы ежегодно и выполняем. Результат этой деятельности — отсутствие ограничений на канале и обеспечение навигационных габаритов за последние пять лет.

— Каких еще навигационных глубин удалось достичь за счет постоянной работы?

— Если говорить о Таганрогском подходном канале, то это пять метров. На Азово-Донском морском канале и на перекате Донецкий реки Дон — четыре метра.

— А насколько оперативно принимается решение по отдельным терминалам в части промеров возле причалов и очистки дна?

— Согласно ряду документов, в том числе закону «О морских портах» и своду правил о нормах проектирования морских каналов, фарватеров и зон маневрирования, ответственность за поддержание проектных глубин в зоне акваторий от причалов до судоходного участка лежит на организации, эксплуатирующей сооружения. При этом не важно, являются они собственниками причалов или используют их на ином законном основании.

Поэтому операторы морских терминалов самостоятельно определяют исполнителей для промеров глубин и дноуглубительных работ у причалов. Мы в этой деятельности не монополисты. Но рассматриваем каждое поступающее обращение в индивидуальном порядке. И если у нас имеется техническая возможность и законные основания, то работы выполняем в максимально сжатые сроки.

Фото предоставлено ФГУП «Росморпорт»

ГТС

ДЛЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБВОДНЕНИЯ

В Волго-Ахтубинской пойме завершилось строительство гидротехнического сооружения.

Гидротехническое сооружение, построенное в поселке Сахарный Волгоградской области для дополнительного обводнения Волго-Ахтубинской поймы, планируют ввести в эксплуатацию до конца 2021 года.

Водопропускное сооружение в поселке Сахарный построено в рамках федерального проекта «Оздоровление Волги» нацпроекта «Экология». По линии Росводресурсов в 2019–2021 годах только на территории Волгоградской области было построено 17 ВПС. К 2024 году их число увеличится до 72.

После строительства каскада волжских водохранилищ естественный водный режим реки исказился. Волго-Ахтубинской пойме понадобилось дополнительное обводнение, ерики и озера истощились и обмелели. Маловодье 2006 и 2015 годов подтвердило необходимость повышения обеспеченности водой.

Работа по оздоровлению Волго-Ахтубинской поймы кроме строительства гидротехнических сооружений включает расчистку и экологическую реабилитацию водоемов. В 2021 году мероприятия запланированы на ериках Каршовистый, Суходол, Дудак и Дудачонок.

Фото с сайта riac34.ru

СУДС

СНАЧАЛА — ОСНОВНОЙ ПОСТ

В порту Ростов-на-Дону построят четыре автоматизированных радиотехнических поста.

Строительство СУДС в порту Ростов-на-Дону планируется в два этапа. Об этом во время Морского совета при правительстве Ростовской области рассказал директор Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Вахрушев.

В рамках первого этапа предусматривается строительство основного автоматизированного радиотехнического поста в районе Нижнегниловского рейда, в рамках второго — возведение еще трех радиотехнических постов.

«В текущем году филиалом запланировано получение положительного заключения государственной экспертизы проектной документации на строительство СУДС порта Ростов-на-Дону,— пояснил Андрей Вахрушев.— С учетом интенсивности судоходства в нашем бассейне и обеспечения работы портов круглый год важнейшей составляющей безопасности мореплавания является работа СУДС».

Напомним, в 2020 году Азовским бассейновым филиалом завершены работы по созданию береговой станции Таганрог службы НАВТЕКС. В состав созданной системы вошли центр управления, расположенный в морском порту Таганрог, а также передающая радиостанция, расположенная в селе Весело-Вознесенка. С помощью данной системы обеспечивается передача на суда навигационных, метеорологических предупреждений, прогнозов погоды и другой срочной информации, относящейся к безопасности мореплавания на Азовском море.

№8 (13026)
15 августа 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПЕРЕРАСПРЕДЕЛИТЬ ГРУЗОВЫЕ ПОТОКИ

Правительство Омской области выделит около 4 млн на исследования по разработке концепции развития водного транспорта.

Концепция развития водного транспорта разрабатывается по поручению губернатора Омской области Александра Буркова. Она необходима, чтобы обеспечить участие региона в ключевых федеральных проектах, направленных на развитие внутренних водных путей Российской Федерации. На научно-исследовательские работы по разработке концепции развития внутреннего водного транспорта в Омской области планируется выделить 3,9 млн руб.

Заместитель председателя регионального правительства, министр строительства, транспорта и дорожного хозяйства Антон Заев сообщил, что к разработке концепции будут привлечены эксперты в сфере водного транспорта, а также научно-образовательные организации, которым предстоит исследовать вопросы повышения конкурентоспособности внутреннего водного транспорта Омской области, проработать вопрос формирования мультимодальных перевозок с привлечением речного транспорта, провести расчет логистических моделей грузов, разработать механизмы перераспределения грузовых потоков на водный транспорт.

МОНИТОРЯТ И КОНТРОЛИРУЮТ

Фото с сайта правительства Омской области

Русловые партии Обь-Иртыша в навигацию-2021 проведут около 200 съемок.

Шесть русловых изыскательских партий работают в навигационный период 2021 года на участках Обь-Иртышского бассейна. Изыскательские работы, выполняемые в навигационный период-2021, выполняются по техническим заданиям, составленным производителями путевых работ на основании заявок путевых мастеров. Всего в навигацию 2021 года запланировано проведение 189 русловых изыскательских съемок, протяженность промеров составит порядка 9500 погонных километров.

Как поясняют специалисты службы картографии ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», русловые изыскания являются основой всех путевых работ, и для их организации очень важно иметь наиболее полную и актуальную информацию о русловых переформированиях, происходящих на участках рек Обь-Иртышского бассейна ВВП.

В настоящее время на выполнении работ задействованы все РИПы филиалов. Специалисты РИПов выполняют русловые изыскания на перекатах с целью соблюдения гарантированных габаритов на сложных участках рек. Кроме того, РИПы обеспечивают плановым материалом дноуглубительный флот учреждения, делают контрольные съемки после окончания работы дноуглубительной техники, а также выполняют гидрологические работы, направленные на мониторинг русловых процессов — измерение скоростей течения, расчет расхода воды, однодневные связки уровней воды и т.д.

КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ

Костромской грузовой речной порт планируют восстановить с помощью частных инвесторов.

Костромской грузовой речной порт почти 20 лет не осуществлял свою деятельность. Комплекс находился в федеральной собственности, частично и на определенные периоды сдавался в аренду предпринимателям. Чтобы восстановить деятельность предприятия, по поручению губернатора Сергея Ситникова решен вопрос о передаче порта на баланс региона, в оперативное управление «Костромаавтодора».

Глава региона Сергей Ситников поставил задачу восстановить инфраструктуру грузового речного порта и обеспечить эффективную работу предприятия в форме акционерного общества с долей государства. Принято решение, что участие в проекте должны принять частные инвесторы.

«Принципиально важно, чтобы было создано мощное предприятие, которое будет эффективно работать, оказывать услуги строителям, дорожникам, переработчикам леса. Предприятия заинтересованы, в том числе, в работе со странами Каспийского региона»,— подчеркнул губернатор области.

Сергей Ситников поручил определить правовые механизмы участия частных инвесторов в проекте восстановления грузового речного порта.

Через речной порт в Костроме отправлять и принимать грузы смогут предприятия дорожной, деревообрабатывающей, строительной и сельскохозяйственной отраслей, в том числе из соседних регионов.

Инфраструктуру грузового речного порта планируется использовать для поставки большого количества нерудных материалов при строительстве второго моста через Волгу и дороги в обход Костромы.

Фото с сайта правительства Костромской области

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

«КРЫЛЬЯ» ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Пассажиропоток в Нижегородской области в 2021 году, по прогнозам, вырастет до 35 тысяч.

На возмещение затрат на приобретение судов на подводных крыльях «Валдай 45Р» по схеме лизинга в бюджете Нижегородской области на 2021–2023 годы предусмотрены субсидии: в 2021 году — 43,31 млн руб., в 2022 году — 27,3 млн руб. Кроме того, субсидии предусмотрены также на компенсацию эксплуатационных расходов для обеспечения перевозки пассажиров на СПК «Валдай 45Р» — 31,88 млн руб. ежегодно. Об этом стало известно на заседании Комитета Законодательного собрания (ЗС) Нижегородской области по транспорту и дорожному хозяйству.

Парламентарии обсудили вопрос «О состоянии и перспективах возрождения пассажирских перевозок внутренним водным транспортом общего пользования на территории Нижегородской области». Комитет вместе с правительством региона проводит последовательную работу по возрождению и развитию этого перспективного вида транспорта.

В нынешнюю навигацию перевозки осуществляются по следующим направлениям: Н. Новгород — Городец — Н. Новгород, Н. Новгород — Макарьево — Н. Новгород, Н. Новгород — Павлово — Н. Новгород, Прогулка Павлово — Вареж — Павлово, Н. Новгород — Чкаловск — Н. Новгород, Н. Новгород — Чебоксары — Н. Новгород, Прогулка до Шуховской башни, 8-й причал — Пристань Южная, Пристань Южная — 8-й причал.

При этом наполняемость судов почти 100-процентная, особенно в направлении Городца. По большинству направлений рейсы организованы в течение всей недели. В июле организован первый межрегиональный маршрут до Чебоксар. Также планируется новый маршрут в Казань. Планируется также запустить новые маршруты до населенных пунктов Балахна, Юрьевец, Сокольское. В целях развития причальной инфраструктуры компанией-перевозчиком приобретено три дебаркадера.

Согласно официальной статистике, пассажиропоток на СПК «Валдай 45Р» вырос за три года практически в 10 раз. Если в 2019 году было перевезено 4177 пассажиров, то, по прогнозам, в 2021 году (к концу навигации) это число увеличится до 35 тыс. пассажиров.

«Необходимость уменьшения нагрузки на автомобильные дороги и снижения вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду назрела уже давно. Мы понимаем, что возрождение пассажирских перевозок речным транспортом во многом зависит от возможностей бюджета субсидировать данный вид регулярных пассажирских перевозок. В этой связи хотелось бы отметить, что Стратегией социально-экономического развития Нижегородской области до 2035 года предусмотрено решение задачи по развитию речного городского и областного скоростного судоходства. Сейчас наша основная задача состоит в том, чтобы переломить тенденцию снижения роли речного транспорта в единой транспортной системе Нижегородской области», — сказал председатель Комитета Законодательного собрания Нижегородской области по транспорту и дорожному хозяйству Владимир Солдатенков.

Фото с сайта ЗС Нижегородской области

ПО ОСТРОВАМ ФИНСКОГО ЗАЛИВА, ИЛИ КАК ПОД ГИКОМ НЕ ГИКНУТЬСЯ...

В море утро начинается не с петухами, а с правильным ветром. В 4 часа утра 5 августа из яхт-клуба на Петровской косе выходят две парусные лодки — «Полюс» и «Аргус». Удивленное солнце над «Зенит-ареной» провожает слушателей курса «Яхтенный рулевой» Макаровки и корреспондента «Водного транспорта» в плавание в сторону Выборга, к островам Западному Березовому и Вихревому.

Для слушателей курса морской переход — это возможность набрать необходимый опыт и выполнить ценз 200 миль для получения удостоверения Минтранса РФ на управление яхтой.

Яхты «Полюс» и «Аргус» — так называемые «sister ships» — одинаковые по конструкции суда, построенные в Польше в 1984 году. Длина каждой 9,15 метра, экипаж 8 человек. Обе яхты входят во флотилию Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

В плавании под руководством опытных капитанов Сергея Савельева и Евгения Игнатьева собрались самые разные люди: кто-то из курсантов уже ходил в серьезные походы, участвовал в вахтах кругосветного путешествия на «Мире», а кто-то впервые попал на парусное судно.

На яхте нет пассажиров — новичкам почти сразу поручают реальные задания. Как только очертания Морского фасада города растворяются в дымке, капитан «Полюса» Сергей Савельев доверяет мне взять на себя руление яхтой, следить за курсом. Руль — это деревянный рычаг, румпель. Первым делом новичку нужно почувствовать судно, просто поводить румпелем из стороны в сторону. Пробуем. «Полюс» моментально отзывается на мои действия: стоит чуть отвести рычаг влево — яхта поворачивает направо, и наоборот. Поначалу к этому зеркальному управлению сложно привыкнуть.

Заблестел вдали купол Морского Никольского собора в Кронштадте, а это значит, что мы приближаемся к выходу в открытое море. Через несколько минут проходим сквозь Северное судопропускное сооружение, докладываем пограничникам по рации, сколько у нас человек на борту и куда держим путь. Теперь наконец можно расправить паруса. Команда действует быстро и слаженно. Сначала ставят грот, потом стаксель. «Если плохо идет, используйте лебедку»,— советует капитан Евгений Игнатьев.

Самое опасное место на яхте — под гиком. Эта балка, она перемещается из стороны в сторону, когда яхта меняет направление, перекладываясь на новый галс. Гик может наградить зазевавшегося моряка крепким ударом. Может даже сбить с ног, выкинуть за борт. На этот случай проводят специальные учения. Даже упавшая в воду кепка — хороший повод отработать ситуацию «человек за бортом».

Сергей Савельев объясняет своим ученикам, что в море, где подолгу нет возможности пополнить запасы топлива, намного эффективнее идти по прямой, четко отслеживая курс. Для этого на горизонте выбирают точку, допустим, пролив между островами. Затем рулевой неотрывно смотрит в эту точку и направляет судно на нее, слегка меняя положение румпеля. Когда команда идет под парусом, то при рулении учитывается угол атаки ветра и естественный дрейф. Не только капитан, но каждый матрос знает, когда следует «привестись», а когда «увалиться», чтобы парус «не полоскало» и он все время был натянут.

Современные средства навигации по GPS, конечно, тоже используются. Интерактивная карта умещается в капитанском планшете. Маленькая стрелочка — это мы. Прямая линия, слегка колеблющаяся по сторонам, — это наш курс. Широкими белыми полями показаны мели, а их в Финском заливе очень много. Слушатели курса могут на практике проверить свое знание местной лоции. Опытные моряки умеют определять подводные камни по завихрениям воды и характерным барашкам над ними, поэтому постоянно «сканируют» поверхность.

На обед экипаж единодушно решил варить гречневую кашу с тушенкой. Газовая плита на камбузе только с виду похожа на обычную: две конфорки и два переключателя. Теперь вспомним, что мы идем под парусом, нас сильно кренит (иногда крен может достигать 40 градусов) и подбрасывает на волнах. На этот случай плита подвешена с двух сторон и может свободно раскачиваться вперед и назад, постоянно оставаясь в горизонтальном положении. По правилам безопасности кок стоит у плиты в штанах-«непромоканцах» поверх резиновых сапог. Это самый надежный способ спастись от перевернувшейся кастрюли с кипятком.

Пройдя сквозь Малый Петровский пролив, причаливаем к острову Западный Березовый (фин. Tiurinsaari), где будет первая ночевка. Этот остров — учебно-береговая база ГУМРФ имени адмирала Макарова. Обычно в июне-июле курсанты Университета проходят здесь летнюю практику, готовясь к профессии моряка. На пристани нас встречает хранительница острова Евгения Павловна, настоящий старожил этих мест.

Она проводит для нас экскурсию по жилой части острова. Здесь сохранились деревянные домики бывшей финской деревни. После Советско-финляндской войны 1939–1940 гг. остров вместе с деревней отошел России. Здесь появились кубрики для студентов, деревянные домики для преподавателей и даже дизельная электростанция. За всем необходимым немногочисленные постоянные жители острова ходят на катере в соседний город на Большой земле — Приморск.

Во второй день парусники устремляются на север к острову Вихревой. По сути это огромный гранитный валун, на котором даже деревья не могут подняться в полный рост. Здесь царствуют яркие разнообразные мхи и лишайники. Посещение Вихревого стало путешествием в историю Карельского перешейка. Западный берег острова ощетинился финскими оборонительными укреплениями, которые сыграли свою роль в Финской и Великой Отечественной войнах. Укрепления построены из гранита, добытого здесь же в каменоломнях. В самой высокой точке острова стоит заброшенная лоцманская станция середины прошлого века с наблюдательной вышкой, а также подземной частью с укрепленными сводами и остатками электрогенератора. Провожает нас маяк Поворотный, построенный финнами в 1924 году. Держим курс на поселок Советский.

В длительном морском походе невозможно все запланировать наверняка. Переменчивое море заставляет иметь планы «В» и «С». «Расчетное время прибытия — сегодня»,— шутит капитан.

Штормовое предупреждение заставило нас вернуться домой в Петербург на день раньше, но, разумеется, с надеждой на новую встречу под парусами. Например, на регате в Ломоносове в конце августа.

Фото «Водного транспорта»

№8 (13026)
15 августа 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

МОНИТОРИНГ

НА МНОГОЛЕТНЕМЕРЗЛОМ АРХИПЕЛАГЕ

Началась третья экспедиция проекта «Чистая Арктика».

Специалисты нацпарка «Русская Арктика» и Института географии РАН отправились в экспедицию на архипелаг Земля Франца-Иосифа для продолжения работ в рамках третьего этапа совместного научного исследовательского проекта «Чистая Арктика», который реализуется совместно с ПАО «НК «Роснефть».

Цель проекта «Чистая Арктика» — проведение наблюдений и анализ загрязненных участков на островах архипелага ЗФИ и оценка воздействия нефтепродуктов на арктические экосистемы. На территориях, объявленных с 1994 года особо охраняемыми, от советского периода освоения Арктики остались следы хозяйственной деятельности. В том числе в виде разливов горюче-смазочных материалов, которые в больших объемах завозились для обеспечения работы научных, метеорологических баз и военных объектов.

«Главная задача ученых — понять, происходит ли самоочищение арктических почв, подверженных антропогенному воздействию в прошлом, или потребуется дальнейшая их рекультивация»,— пояснил директор национального парка «Русская Арктика» Александр Кирилов.

В ходе новой экспедиции будет произведен отбор проб почвы и грунта на островах Земля Александры и Хейса, что позволит ученым выполнить комплекс лабораторных микробиологических исследований.

За два года проекта «Чистая Арктика» были проведены две экспедиции на архипелаг Земля Франца-Иосифа, выполнена аэрофотосъемка острова Земля Александры в 2019 году и острова Хейса в 2020 году. Кроме того, по заказу ООПТ было изготовлено и опробовано в полевых условиях мобильное оборудование для бурения многолетнемерзлых пород грунтов. Проведены химические и микробиологические исследования проб грунта.

«Мы оцениваем концентрацию: пространственную и временную динамику содержания нефтепродуктов в грунте. Для этого проводятся регулярные отборы проб грунта в фиксированных точках и их лабораторные исследования»,— рассказал руководитель проекта «Чистая Арктика» Дмитрий Крюков.

По словам ученых, результаты трехлетнего мониторинга выбранных участков позволят сделать выводы о возможности самоочищения островных экосистем.

«Сегодня мы уже можем говорить, что в толще многолетнемерзлых пород выявлены нефтепродукты, концентрация которых уменьшается с глубиной»,— комментирует Дмитрий Крюков.

Открытие микроорганизмов-деструкторов нефтепродуктов в Арктике подтверждает теорию специалистов о том, что островные экосистемы Земли Франца-Иосифа имеют потенциал для самоочищения от загрязнения грунтов нефтепродуктами.

Партнерами и участниками проекта выступают Институт географии РАН, Институт микробиологии им. С. Н. Виноградского, ФИЦ Биотехнологии РАН, Почвенный институт РАН имени В. В. Докучаева, Институт земного магнетизма, ионосферы и распространения радиоволн им. Н. В. Пушкова РАН, ООО «Таймер», Геологический факультет МГУ им. М. В. Ломоносова.

ЭКСПЕДИЦИЯ

КРАСНАЯ ПАЛАТКА ФЕДОРА КОНЮХОВА

Фото Оскара Конюхова. Источник: news.myseldon.com

Уникальный проект приурочен к началу Председательства Российской Федерации в Арктическом совете в 2021–2023 гг. Оператором мероприятий в рамках Председательства выступает Фонд Росконгресс.

Начало на стр. 1

Самый большой в мире ледокол «50 лет Победы» доставил Федора Конюхова в точку географического Северного полюса, где высадил на льдине для развертывания первой в истории одиночной дрейфующей полярной станции. Ледокол вернулся в Мурманск, а Федор Конюхов остался один на один с арктической тишиной.

Целями путешественника стали исследования интенсивности таяния и маршруты дрейфа льдов Северного Ледовитого океана. Ему также удалось сделать уникальную запись сейсмической активности Северного Ледовитого океана на автономный сейсмограф, разработанный Институтом океанологии им. П. П. Ширшова РАН. Российские океанологи рассчитывают получить эталонную запись естественного фона Северного Ледовитого океана, а также сейсмической активности земной коры в районе полюса, в частности спредингового хребта Гаккеля.

Уникальность проведенных исследований заключается в расположении сейсмографа непосредственно на ледовом покрове, а также в полном отсутствии дополнительных техногенных шумов от транспорта или дизель-генераторов, присущих многолюдным береговым полярным станциям.

Жильем Федору Конюхову служила экспедиционная палатка, установленная на надежной льдине до 1,5 м толщиной. Просторная, состоящая из двух помещений: основного с рабочим местом и отдельного спального модуля с возможностью создания «искусственной ночи» в период продолжительного полярного дня. Электроэнергией палатка обеспечивалась при помощи солнечной панели.

Связь со станцией осуществлялась по спутниковому телефону ежедневно в 12:00 и 21:00 по МСК, а местоположение отслеживалось в режиме реального времени по трекерам.

26 июля в 23:50 по Москве атомоход «50 лет Победы» на пути из Мурманска вновь достиг географического Северного полюса. Проведя ровно один час в точке с координатами 90 градусов северной широты, уже 27 июля ледокол взял курс на дрейфующую станцию Федора Конюхова, которая находилась на 89˚30’ северной широты и 110˚49’ западной долготы в так называемом «канадском» западном секторе.

Зная точные координаты, команда на ледоколе не сразу обнаружила красную палатку среди торосов, нагромождений льда, разводий и озер из пресной воды. Федору Конюхову даже пришлось запустить в небо несколько сигнальных ракет.

«Я надеюсь, что этот проект позволит расширить присутствие России в Арктике. Мы должны активнее заниматься наукой, беречь экологию, объединять вокруг себя ученых, путешественников и предпринимателей для устойчивого развития Арктического региона. Северный Ледовитый океан — это «кухня» погоды во всем мире. В следующей полярной экспедиции я планирую сделать первый трансарктический перелет на тепловом воздушном шаре через точку географического Северного полюса, попутно изучая изменения климата в Арктике»,— отметил Федор Конюхов.

Период дрейфа одиночной станции составил 10 дней, 9 часов и 25 минут (249 часов 25 минут).

На официальном сайте легендарного путешественника www.konyukhov.ru опубликовано одно из его сообщений, поступивших в Экспедиционный штаб на очередном сеансе связи с одиночной полярной станцией. Итак, 5-й день дрейфа.

«Обстановка штатная, погода не меняется, пасмурно, временами идет мокрый снег. Среднесуточный дрейф — 2 мили, или около 4 километров. Направление дрейфа: запад-юг-запад. Написал 2 этюда...

Эта экспедиция отличается от моих прошлых походов в Арктике. Там я каждый день шел, двигался к Полюсу. Проходил по 10–15 километров, разбивал лагерь, готовил ужин, спал, утром собирался и снова в путь. В 2021 году я дрейфую в районе Полюса, мне не нужно самому никуда идти, и это непривычно.

Нет, мне не скучно, время летит очень быстро. Утром провожу обязательный обход лагеря, проверку снаряжения и оборудования. Приходится перетаскивать вещи, коробки, чтобы их не намочила талая вода, которой очень много — это основная проблема. Температура воздуха 0 или +1, и вокруг меня постепенно формируется пресное озеро, по сути я уже нахожусь в его центре. Я умываюсь пресной водой, не ступая на лед и не покидая деревянного настила палатки. Сама льдина прочная и держит хорошо, ежедневные инспекции показывают, что трещин пока нет».

Источник: konyukhov.ru

СОТРУДНИЧЕСТВО

ОБУЧАТЬ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ

ГУМРФ продлил сотрудничество с Азербайджанским Каспийским морским пароходством.

Состоялся рабочий визит ректора ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергея Барышникова в столицу Азербайджана город Баку. В ходе переговоров было принято решение о продлении сотрудничества с Азербайджанским Каспийским морским пароходством и заключении нового соглашения о взаимодействии в сфере образования, науки и подготовки кадров на ближайшие пять лет.

«Макаровка — старейший транспортный вуз России. За более чем двухсотлетнюю историю вуз воспитал выдающихся мореплавателей, известных ученых и исследователей, высококлассных специалистов отрасли морского и речного флота. Мы с радостью поделимся накопленным опытом с ближайшими соседями России — Азербайджанским Каспийским морским пароходством»,— отметил Сергей Барышников.

В Азербайджане ГУМРФ позиционируется как ведущий вуз в сфере подготовки специалистов морской отрасли. При реализации сотрудничества предполагается обучение азербайджанских студентов плавспециальностей в Университете имени адмирала С. О. Макарова с использованием дистанционных технологий в рамках цифровых трансформаций образовательного процесса. Взаимодействие ГУМРФ и Азербайджанской государственной морской академии будет осуществляться и при тренажерной подготовке будущих моряков.

Фото предоставлено ГУМРФ

В ходе визита состоялась встреча с выпускниками 80–90-х годов, прошедших в свое время целевое обучение и переобучение в Ленинградском институте водного транспорта. Выпускники в настоящее время являются ключевыми руководителями крупнейших морских организаций Азербайджана.

В завершение поездки ректор посетил танкер-музей «Сураханы», который до недавнего времени использовался как нефтеочистительная станция. В создании музея был использован уникальный опыт таких стран, как Великобритания, Нидерланды и Турция.

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

НА ВЫСОТЕ

Макаровка начала подготовку лоцманов для работ на высоте.

Первая группа слушателей нового курса обучения «Подготовка по работе на высоте при подъеме и спуске по вертикальным и наклонным трапам» прошла подготовку в Морском УТЦ Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Учебная группа в составе лоцмана-наставника и шести лоцманов ООО «Альбатрос» прошла разработанный по запросу компании специализированный однодневный курс теоретической и практической подготовки по безопасному выполнению высотных работ в соответствии с Приказом № 782 Н «Об утверждении Правил по охране труда при работе на высоте» Министерства труда и социальной защиты РФ с учетом требований к устройствам для передачи лоцманов Международной конвенции по охране человеческой жизни на море SOLAS-74/78.

Теоретическая часть включала ознакомление с требованиями нормативных документов к методам и приемам подъема и спуска по вертикальным и наклонным трапам.

На практическом тренинге участники отработали навыки по использованию индивидуальных средств спасения при подготовке к пересадке на судно, осуществляющее доставку лоцмана, наклонных и вертикальных трапов при подъеме на судно и оставлении его, оказанию первой медицинской помощи пострадавшим.

Завершил обучение разбор допущенных в ходе практической подготовки ошибок и контрольный опрос по предоставленному материалу. Все слушатели курса продемонстрировали высокий уровень овладения навыками безопасной работы на высоте и получили свидетельства об успешном прохождении курса.

По заявке ООО «Альбатрос» в августе текущего года будет организовано обучение еще трех групп, сформированных из сотрудников компании.

ИДПО организует повышение квалификации и переподготовку действующих специалистов морского, речного транспорта и нефтегазовой индустрии, преподавательского состава и экзаменаторов по более чем 300 программам, обеспечивает тренажерную практику для курсантов морских вузов, выполняет исследования в области безопасности судоходства: экспертизу проектов, расследование морских аварий, расчеты и тренажерное моделирование оптимальных путей проводки судов в порты и др.

Фото предоставлено ГУМРФ

АБИТУРИЕНТ-2021

НА ПОРОГЕ УЧЕБНОГО ГОДА

В ГУМРФ состоялась встреча ректора Сергея Барышникова с абитуриентами.

Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

Встреча ректора с абитуриентами — традиция университета. Выпускники школ, средних профессиональных учебных заведений и их родители всегда получают полную информацию об особенностях зачисления и дальнейшего обучения в вузе, курсантской и студенческой жизни, плавательной практике, внеучебных мероприятиях, бытовых условиях, социальных гарантиях и многом другом непосредственно от ректора и руководителей структурных подразделений ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Из года в год мероприятие вызывает большой интерес будущих студентов.

Во встрече, которая прошла сразу онлайн и офлайн, приняли участие ректор ГУМРФ Сергей Барышников, проректор по образовательной деятельности Сергей Соколов и ответственный секретарь приемной комиссии Елена Матвеева.

Начиная мероприятие, ректор Сергей Барышников отметил, что учеба в высшем учебном заведении меняет бывшего школьника, воспитывает в нем дисциплину.

«В ГУМРФ приходят абитуриенты, у которых мы наблюдаем сознательное отношение к выбору профессии, и это радует,— отметил Сергей Олегович.— По данным Международной морской организации, нехватка кадров на водном транспорте остается до сих пор. Поэтому мы гарантируем, что без работы не останется никто».

Ректор обратил внимание гостей мероприятия, что ГУМРФ признан лидирующим вузом в России по подготовке кадров для морского и речного транспорта, в т.ч. для освоения Северного морского пути. Это также единственный университет по подготовке и переподготовке членов экипажей для судов атомного флота России.

В ГУМРФ налажен серьезный воспитательный процесс. «Мы предлагаем курсантам и студентам спортивные секции, в том числе яхтенную, различные творческие кружки и клубы, возможность петь в хоре»,— заключил Сергей Олегович.

Ответственный секретарь приемной комиссии вуза Елена Матвеева напомнила абитуриентам об основных правилах подачи документов на финальном этапе приемной кампании. Так, главное, что должны предоставить поступающие, — это согласие на зачисление. Школьный аттестат нужно будет принести в вуз в течение первого года обучения.

В течение часа в режиме диалога также поднимались темы, касающиеся питания и обмундирования, проживания, заочной формы обучения, поступления в военный учебный центр, а также прочие актуальные вопросы. Самые популярные запросы уже не первый год связаны с организацией обучения и жизнедеятельности курсантов плавсостава.

Ректор Сергей Барышников обратил особое внимание абитуриентов и их родителей на связь вуза с транспортной отраслью. Поскольку ГУМРФ — университет отраслевой и подчиняется Министерству транспорта РФ, Федеральному агентству морского и речного транспорта, работодатели целенаправленно приходят за кадрами. В этом — огромное преимущество ГУМРФ перед другими вузами.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова гарантирует своим курсантам и студентам инновационные программы обучения и отличные условия практики, разнонаправленную культурную и спортивную жизнь, трудоустройство после выпуска.

После окончания основной части мероприятия представители приемной комиссии в течение полутора часов отвечали на вопросы абитуриентов из чата на Ютуб-канале университета.

Приемная кампания 2021 года в ГУМРФ выходит на финишную прямую. Абитуриенты ГУМРФ могут быть уверены в получении образования высокого уровня и гарантированной успешной профессиональной карьере.

№8 (13026)
15 августа 2021 года
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПЛАВПРАКТИКА

И АНГЛИЙСКИЙ, И АСТРОНОМИЯ

Учебный парусник «Херсонес» вышел в море с новой сменой курсантов на борту.

Фото с сайта Росморречфлота

Парусное учебное судно «Херсонес» с курсантами на борту вышло в рейс из морского порта Севастополь. Всего на судне находится 4 руководителя практики и 115 курсантов из Академии водного транспорта РУТ (МИИТ), Волжского государственного университета водного транспорта (Нижний Новгород), Нижегородского речного училища им. И. П. Кулибина, Уфимского филиала ВГУВТ, Керченского морского технического колледжа, ГМУ им. адмирала Ф. Ф. Ушакова и Мурманского государственного технического университета.

За время практики курсантам предстоит научиться выполнять различные судовые работы, участвовать в швартовых операциях, изучить устройство современного парусного судна.

За два месяца морской практики курсантам и студентам-судоводителям предстоит выполнять различные судовые работы, участвовать в швартовых операциях, изучить устройство современного парусного судна. В программе практики значатся и теоретические занятия по мореходной астрономии, морскому английскому, навигации и другим дисциплинам, а также участие в спортивных соревнованиях. Район практики: российские порты Черноморского побережья.

«ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

ТАМ, ГДЕ, СЛИВАЯСЬ, ШУМЯТ...

Завершился первый рейс экспедиции «Плавучий университет Волжского бассейна-2021».

Ученые ВГУВТ, МГУ им. М. В. Ломоносова, Казанского федерального университета и ННГУ им. Н. И. Лобачевского изучили зоны смешения с Волгой таких рек, как Ока, Сура, Ветлуга, Свияга, Кама и Казанка. Несмотря на то, что наиболее загрязненной из них традиционно остается река Казанка, страдающая от бесконтрольных сбросов частного сектора пригорода Казани (это было зафиксировано участниками экспедиции в прошлом году), наибольший вклад в загрязнение Волги на протяженном участке Чебоксарского и Куйбышевского водохранилищ все же вносит река Ока. Малые реки, к которым относится и Казанка, обладают более высокой способностью к самоочищению, что позволяет нивелировать высокую антропогенную нагрузку, оказываемую на них в городской черте.

Загрязнения в крупных реках, как правило, распространяются на большие расстояния, что создает серьезную опасность для водозаборов питьевого назначения, речных и береговых экосистем. Поэтому коллектив ученых ВГУВТ в течение последних лет изучает состояние крупных притоков и их влияние на качество воды Волги. В этом году Волжский университет получил на вооружение новый сенсор хлорофилла к многопараметрическому зонду, с помощью которого удалось зафиксировать наиболее «цветущие» участки рек и водохранилищ.

«По результатам прошедшей экспедиции можно сказать, что интенсивно «цветет» Куйбышевское водохранилище, в том числе в границах города Казань, а также Ока при впадении в Волгу,— рассказал заместитель научного руководителя экспедиции Егор Чебан.— Интенсивное избыточное «цветение» воды может вызвать существенное вторичное загрязнение и эвтрофикацию водоемов, что не позволяет

Фото Эллы Авериной. Источник: сайт ВГУВТ

использовать их в рекреационных целях, а может привести к массовым заморам рыбы».

Как добавляют участники экспедиции, проблема влияния «цветения» воды в реках и водохранилищах на здоровье человека и экологическое состояние водных объектов не будет решена, пока волжские регионы не научатся контролировать поступление биогенов в Волгу и пока не будут разработаны ПДК по цианотоксинам.

«Значение этой экспедиции не только в получении огромного массива данных об экологическом состоянии Волги, она стала просветительским проектом, объединяющим разные города, университеты, молодых и именитых ученых,— прокомментировал итоги первого этапа ректор ведущего транспортного вуза Поволжья Игорь Кузьмичев.— Создав водохранилища на Волге, человек вторгся в естественную жизнь реки, но на современном этапе технологического развития общества от них уже невозможно отказаться, поэтому нужно стараться минимизировать ущерб от деятельности этих гидротехнических сооружений».

В ходе дальнейших работ по гранту научная группа ВГУВТ совместно с ИПФ РАН планирует детально исследовать поведение пятен «цветения» в таких крупных водохранилищах, как Горьковское, с помощью контактных методов (зондом) и спутниковых снимков, а также изучить особенности распространения нефтяных разливов.

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

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

Фото Эллы Авериной. Источник: сайт ВГУВТ

PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77–64224) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс», при поддержке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 22, оф. 401. Контакты: +7 (812) 570–78–03, 712–45–16, 712–45–01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Ответственный секретарь: Лариса Хакуз. Арт-директор: Сергей Яковлев. Над номером работали: Марина Борисенко, Ксения Пектеева, Виталий Чернов, Кристина Ткачева, Александра Девяткина. Фото: Борис Борисенко. Отпечатано в типографии ООО «Типография-Лесник». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.

РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА