



ВОДНЫЙ

№6

15
ИЮНЯ
2023

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.

ТРАНСПОРТ

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА



**ГОСПРЕФЕРЕНЦИЯМИ
ПО САНКЦИЯМ** СТР. 4



**ИХ ОСТАЛОСЬ ВСЕГО
ТРИНАДЦАТЬ...** СТР. 6



ШТУРВАЛ ВРУЧЕН СТР. 8



**ПОМНИТ ГЕРЦОГА
ВЮРТЕМБЕРГСКОГО** СТР. 9



ОН ПЕРВЫЙ САМЫЙ СТР. 9



**ПАРУСНЫЙ СПОРТ —
ЛЮБИМЫЙ САМЫЙ** СТР. 12



Фото с сайта ОСК

«АЛЕКСАНДР ДЕЕВ» К СТАРТУ ГОТОВ

Головной паром «Александр Деев», построенный для линии Ванино — Холмск, сдан заказчику.

Паром «Александр Деев» проекта CNF11CPD/00300, построенный на Амурском судостроительном заводе, сдан заказчику и прошел регистрацию в Российском международном реестре судов. Судно зарегистрировано на собственника — АО ГТЛК.

Паром «Александр Деев» проекта CNF11CPD/00300, разработанного «Морским инженерным бюро - СПб», заложен в 2017 году

на Амурском судостроительном заводе, в 2019 году спущен на воду. В сентябре 2022 года на пароме был поднят государственный флаг РФ, 31 мая 2023 г. судно принято в эксплуатацию.

Судно будет работать на линии «Ванино — Холмск», где заменит советские паромы типа «Сахалин». В 2024 г. к нему присоединится второе судно этого проекта — «Василий Ощепков».

Судно сможет перевозить 32 железнодорожных вагона и 12 грузовых автомобилей, а также до 200 пассажиров. Высокий ледовый класс Arc5 позволит парому работать на линии круглый год.

Паром усиленного ледового класса Arc5 проекта CNF11CPD предназначен для перевозки железнодорожных составов российского стандарта с шириной колеи 1520 мм, всех видов автомобилей,

включая грузовые автосоставы, различной колесной техники и контейнеров на ролл-трейлерах, рефконтейнеров, с вариативной схемой грузообработки для автотранспорта.

Способен преодолевать лед толщиной до 1,5 м и работать при температурах до -40 градусов по Цельсию. Длина парома — 131 м, ширина — 22 м, дедвейт судна составляет более 4 тыс. тонн.

НОВАЯ ЭКОНОМИКА В АРКТИКЕ

Ведущие арктические компании в ближайшие годы намерены увеличить перевозки по СМП до более чем 190 млн тонн.

Для обеспечения рентабельной грузовой базы на Северном морском пути к настоящему времени подписано шесть соглашений с ключевыми инвесторами. Это «Восток Ойл», «НОВАТЭК», «Газпром нефть», «Норильский никель», «Северная звезда» и «Баимская». В рамках этой работы ведущие арктические компании в ближайшие годы намерены увеличить объем перевозок до более чем 190 млн тонн, а результатом реализации таких проектов станут дополнительные поступления в бюджет — более 20 трлн рублей. Такие данные озвучил премьер-министр России Михаил Мишустин на стратегиче-

ской сессии по развитию Северного морского пути. Тезисы выступления опубликованы в Telegram-канале российского кабинета.

«Решающим фактором для бизнеса является возможность свободно перенаправлять грузы по любому маршруту — в восточном или западном направлении, оставаясь при этом в российском территориальном море и исключительной экономической



зоне, что значительно усиливает конкурентоспособность отечественных предприятий на мировом рынке», — отметил глава правительства.

Он напомнил о принятии плана развития СМП до 2035 года, который «фактически формирует новую экономику Арктики». В рамках его реализации предусмотрено создание единого инфраструктурного комплекса,

в том числе строительство: более 50 ледоколов и судов ледового класса, портов и терминалов, аварийно-спасательных центров, создание орбитальной группировки спутников.

Инвестиции для реализации плана в ближайшие 13 лет составят около 2 трлн рублей, из которых около 600 млрд рублей предусмотрены в федеральном бюджете.

Как заявил глава правительства, ряд проектов для развития СМП уже реализованы. В частности, создана система управления, которая повысила эффективность судоходства и его безопасность.

Окончание на стр. 2

СЕВМОРПУТЬ

КОСМОС В ПОМОЩЬ

На Севморпути планируется обеспечить оперативную ледовую разведку из космоса.

На Северном морском пути в ближайшие два года будет обеспечена оперативная ледовая разведка из космоса. Об этом во время совещания Владимира Путина с членами правительства РФ рассказал министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков.

Он уточнил, что до конца 2023 года запланирован запуск пяти космических аппаратов.

Кроме того, в 2023–2025 годах на дежурство в акватории СМП встанут 16 новых аварийно-спасательных судов. В данный момент МЧС России строит первый из запланированных четырех аварийно-спасательных центров, заказаны 13 российских вертолетов в арктическом исполнении, которые в связке с ледоколами обеспечат полное покрытие СМП.

НАВИГАЦИЮ — КРУГЛОГОДИЧНО!

В восточной части Севморпути в начале 2024 года планируется запустить круглогодичную навигацию.

Государственная корпорация «Росатом» совместно с ПАО «НОВАТЭК» в начале 2024 года планируют запустить круглогодичную навигацию в восточной части Северного морского пути. Об этом во время совещания Владимира Путина с членами правительства РФ сообщил генеральный директор государственной корпорации «Росатом» Алексей Лихачев.

«Это действительно историческое решение, важное для развития всей Арктики и имеющее особенное значение, конечно, для экономики нашей страны», — сказал Алексей Лихачев.

Он также напомнил, что в 2023 году плановый показатель

грузооборота для СМП составляет 36 млн тонн.

«Хотел бы отметить, что эмбарго, введенное европейскими странами на поставку российской нефти и нефтепродуктов, не только стало вызовом, но и открыло новое окно возможностей для появления дополнительной грузовой базы на СМП. Сейчас мы совместно с российскими компаниями прорабатываем вопрос перенаправления российской нефти из портов Балтики на СМП как на самый безопасный и привлекательный маршрут. Благодаря Северному морскому пути возникла возможность перебраться очень многих транспортных морских активностей с запада на восток», — пояснил гендиректор «Росатома».

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО

ПОКА ПОД НАДЗОРОМ ЭКИПАЖА

Паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» готовятся к работе в автономном режиме.

Паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», связывающие Калининградскую область с остальной частью России, с июля 2023 года начнут работать в автономном режиме. Об этом в интервью телеканалу НТВ рассказал руководитель Росморречфлота Захарий Джиоев.

«Уже буквально в июле на два парома — «Генерал Черняховский» и «Маршал Рокоссовский» — будет установлена система автономного

судовождения. Сейчас как раз завершается монтаж этого оборудования, и с июля они начнут ходить под надзором экипажа, но в автономном режиме. Это будет продолжаться в течение полугода», — рассказал Захарий Джиоев.

Он уточнил, что по результатам эксперимента будет понятно, нуждается ли оборудование или программное обеспечение в какой-либо корректировке и доработке. При этом, по мнению руководителя Росморречфлота, остается открытым

вопрос: нужны ли полностью автономные суда.

«Есть разные степени автоматизации. Даже если доходить до максимальной, все равно где-то есть оператор, где-нибудь в центре управления. Но мы делаем первые шаги в этом направлении», — добавил Захарий Джиоев.



Фото с сайта Росморпорта

НОВАЯ ЭКОНОМИКА В АРКТИКЕ

Начало на стр. 1

С космодрома Восточный запущен спутник радиолокации ледовой обстановки, являющийся частью этой системы. Построено три атомных ледокола, в том числе самый мощный в мире — «Арктика». Завершено строительство морского терминала «Утренний» в Обской губе. В августе 2023 года он должен принять плавучий завод по производству сжиженного природного газа. — Запущены регулярные каботажные рейсы атомного лихтеровоза-контейнеровоза «Севморпуть» с северо-запада России на Дальний Восток и обратно. В 2023 году запланирован вывод на орбиту пяти метеорологических спутников, которые обеспечат непрерывное наблюдение и помощь на всех арктических маршрутах.

Глава правительства отметил востребованность СМП, поскольку этот маршрут является кратчайшим для транзита товаров из стран Юго-Восточной Азии и Китая в порты Европы. Кроме того, к проекту проявляют интерес компании из Индии.

По его мнению, сейчас также «складываются благоприятные условия для развития туризма в арктической зоне — ежегодно



Фото с сайта правительства РФ

Крайний Север принимает более 1,5 млн туристов», при этом «сектор гостеприимства имеет один из самых высоких мультипликаторов для экономики, особенно много он создает рабочих мест».

Михаил Мишустин заявил о необходимости подготовить дальнейшие шаги по развитию СМП, в том числе выработать меры по перенаправлению грузовой базы с Запада на Восток; строительству судов ледового и неледового класса; развитию морских портов за пределами акватории пути.

Премьер-министр также напомнил о подготовке законопроекта о северном завозе, который

прошел первое чтение в Госдуме. По его словам, на доставку в удаленные районы грузов, критически важных для людей и организаций, приходится около трети от общего объема перевозок морским транспортом. Кроме того, динамичные и надежные потоки строительных материалов и оборудования необходимы, чтобы реализовать масштабные проекты, такие как «Арктик СПГ». Он отметил, что дальнейшее расширение инфраструктуры на Крайнем Севере позволит организовать поставки, для которых не хватает мощности Восточного полигона железных дорог.

СОВКОМФЛОТ

АКТИВЫ ВЫРОСЛИ, ПРИБЫЛЬ ТОЖЕ

Прибыль «Совкомфлота» от эксплуатации судов за первый квартал 2023 года выросла в 2,3 раза — до \$471,3 млн.

Выручка ПАО «Совкомфлот» в первом квартале 2023 года по данным консолидированной финансовой отчетности в соответствии с МСФО выросла на 58,4% и достигла \$626,9 млн. В том числе выручка на основе тайм-чартерного эквивалента показала почти двукратный рост — с \$280,5 млн в январе-марте 2022 года до \$551,7 млн по итогам отчетного периода. Прибыль от эксплуатации судов выросла в 2,3 раза — до \$471,3 млн.

«В отчетном периоде компания сохранила положительную динамику показателей выручки и рентабельности, что было обусловлено как высокими показателями работы конвенциональ-

ного танкерного флота на фоне сохраняющейся положительной рыночной конъюнктуры, так и устойчивыми результатами работы действующего портфеля долгосрочных контрактов индустриального сегмента бизнеса компании», — говорится в сообщении пресс-службы СКФ.

Операционная прибыль «Совкомфлота» за первый квартал 2023 года составила \$351,3 млн против убытка годом ранее в размере \$79,8 млн прибыль за отчетный период — \$285,9 млн против убытка в \$90,8 млн за январь-март 2022 года. Показатель EBITDA вырос в 2,36 раза и достиг \$452,5.

Активы компании по итогам отчетного периода достигли \$7,08

млрд увеличившись на 10,3%. Чистый долг сократился на 30,4% — до \$646,1.

«Компания подтверждает приверженность действующей дивидендной политике и намерение поддерживать дивидендные выплаты на уровне 50% от скорректированной прибыли по МСФО. Ранее, в апреле 2023 года, совет директоров ПАО «Совкомфлот» принял решение рекомендовать годовому общему собранию акционеров компании направить на выплату дивидендов по результатам 2022 года 10,189 млрд рублей, что составляет 50% от чистой прибыли ПАО «Совкомфлот» за 2022 год», — говорится в сообщении.



Фото предоставлено пресс-службой ПАО «Совкомфлот»

БАГАЕВСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ

ВОТ ТАКОЙ ГЛУБИНЫ!

Глубина котлована Багаевского гидроузла достигла проектной отметки в 7,2 м.

На площадке строительства Багаевского гидроузла продолжается устройство котлована площадью 427,5 тыс. кв. м под водосбросную плотину, которая предназначена для сброса паводковой воды из естественного водохранилища, образованного путем перекрытия реки Дон гидроузлом. Отметка глубины котлована достигла отметки и, согласно, проекту составляет -7,2 м. В месте расположения рисбермы (площадки в нижнем бьефе гидротехнического сооружения, укрепляющего дно водотока) и предохранительного ковша идут работы по водопонижению с помощью иглофильтровых установок, разрабатывается грунт.

Начаты работы по устройству подбетонки. Подбетонка (подушка) — тонкий слой бетона, которым застилается котлован перед укладкой фундаментального основания. Подбетонка не только создаст слой гидроизоляции, но позволит сделать ровную поверхность для черновой бетонной основы и защитит фундамент от грунтовых вод. На водосбросной плотине до конца года планируется залить 66 тыс. куб. м бетона. Во время проведения любых работ в котловане постоянно происходит откачка воды.

«Для обеспечения безопасного прохождения судов в районе гидроузла продолжают работы по устройству направляющих сооружений каналов в верхнем и нижнем бьефах. На рыбоходно-нерестовом канале закончена разработка грунта, выполняются работы по укладке геотекстиля, креплению тракта и откосов канала щебнем. Ведётся устройство устьевого регулятора нерестилища. На объекте задействовано 110 единиц техники и более 500 рабочих», — рассказал заместитель генерального директора ФКУ «Ространс модернизация» Денис Ахаев.

Конструктивно стенки направляющих сооружений (палы) с лицевой стороны выполнены из шпунта Ларсена Л5-УМ, стильной стороны устраивается анкерная стенка, служащая якорем для лицевой. Лицевые стенки причальных сооружений являются



Фото пресс-службы ГК «Стройтрансгаз»

продолжением лицевых стен шлюза. Для обеспечения прочности анкерной стенки выполняются работы по устройству ростверка (горизонтально расположенный элемент свайного фундамента). Перед заливкой ростверка бетоном осуществляется погружение свай и устройство противофильтрационной призмы.

В верхнем бьефе погружено 95% шпунта Ларсена левой палы и 30% — правой. На 100% выполнены работы по устройству наклонных свай ростверка с обеих сторон. Устройство анкерных плит левой палы выполнено на 10%, дренажной призмы — на 5%. В нижнем бьефе погружение шпунта Ларсена составляет 45% правой палы, устройство анкерных плит левой палы — 30%.

Также продолжают работы на головном регуляторе РНК, который представляет собой гидротехническое сооружение, состоящее из входного участка, флютбетной части (искусственное ложе для протекания водного

потока) и выходного участка. В будущем функционалом головного регулятора станет поддержание оптимального расхода воды в рыбоходно-нерестовом канале. На сегодняшний день забетонировано три плиты флютбета из пяти. Параллельно ведутся арматурные работы еще на двух плитах флютбета.

«В июне запланированы работы по бетонированию фундаментной плиты и подпорной стены головного регулятора рыбоходно-нерестового канала. Для устройства подходов каналов продолжится погружение шпунта Ларсена и бетонирование анкерных стенок. Также продолжится отсыпка щебнем дна и откосов тракта канала, работы будут выполняться на 11 участке. Продолжим устройство бетонной подготовки флютбета водосбросной плотины, армирование секций флютбета», — рассказал директор по организации строительства Багаевского гидроузла АО «Стройтрансгаз» Левани Хумарашвили.

Багаевский гидроузел — важнейший инфраструктурный проект не только для Ростовской области, но и для всей страны. Для обеспечения безопасности судоходства устраиваются руслорегулирующие дамбы, для предотвращения развития эрозионных процессов (размыв и обрушение) берегов, от воздействия судовой волны и снижению негативного воздействия вод на население, проживающее в данных районах — дамбы берегоукрепления. В целях обеспечения гарантированных габаритов пути (глубина 4 м, ширина 80 м, радиус закругления 500 м) на участке от створа Кочетовского гидроузла на 3004.5 км судового хода Единой глубоководной системы (ЕГС) до створа Багаевского гидроузла на 3089 км судового хода ЕГС предусмотрены дноуглубительные работы и спрямление русла реки.



ГОРОДЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ



Фото с сайта Администрации Волжского бассейна

МОДЕРНИЗИРУЮТ
В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ

На Городецком гидроузле начались подготовительные работы к модернизации шлюзов.

Подготовительные работы к модернизации шлюзов № 15 и № 16 Городецкого гидроузла и строительству дополнительной камеры шлюза начались в Городце. Проект модернизации шлюзовых камер без полного вывода их из эксплуатации в современной России реализуют впервые. Работы планируются завершить в 2025 году.

Цель проекта — обеспечить бесперебойное и безопасное судоходство на всем судоходном канале Волги от Городца до Нижнего Новгорода. Протяженность участка, на котором сегодня возникают сложности с обеспечением судоходства, составляет 40 км.

«Проект реализуется в два этапа. Первым этапом предусмотрено строительство дополнительной камеры шлюза № 15А, дноуглубление на участке подходного канала в 1,5 км, где будет проведена выемка порядка 200 тыс. куб. м грунта, а также строительство левых причальных пал протяженностью 150 м из общих 600 м. На данный момент у нас идет подготовительный период по первому этапу реконструкции, который включает в себя строительство подъездной дороги, демонтажные работы причальных сооружений, погружение шпунта для котлована основного сооружения, завоз строительного материала, а также заключение договоров на изготовление технологического оборудования», — сообщил генеральный директор ФКУ «Ространс модернизация» Игорь Гуров.

На втором этапе будут выполнены дноуглубление на всем участке судового хода от Нижнего Новгорода до Городца протяженностью 40 км, достройка 450 м причальной палы и строительство причальной дамбы, которая сократит время шлюзования судов.

Ход работ проверили члены комитета Совета Федерации по

экономической политике. «Проект важен для России, поскольку его реализация повлияет на всю водную транспортную систему страны, и важен для экономики Нижегородской области. Он позволит в разы — с сегодняшних 4 млн тонн до 25 млн тонн в год — увеличить грузооборот на данном участке, а также, благодаря возможности прохождения более крупных судов, даст стимул дальнейшему развитию водного туризма», — отметил первый заместитель председателя комитета Совета Федерации по экономической политике Иван Абрамов.

Как сообщало «Российское судоходство» ранее, Главгосэкспертиза России в марте 2023 года выдала положительное заключение по итогам рассмотрения проектно-сметной документации на первый этап реконструкции судоходных шлюзов № 15 и 16 Городецкого гидроузла, предусматривающий проведение работ в части дамбы № 10. Сообщалось, что в результате будет обеспечена гарантированная глубина 4 м для судоходства между Нижним Новгородом и Городцом, пропускная способность участка возрастет с 12 млн до 32 млн тонн. Работы проводятся в рамках реализации федерального проекта «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта».

Заместитель руководителя по гидротехническим сооружениям ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Сергей Камоза сообщил, что на реконструкцию шлюзов, строительство дополнительной камеры и создание судоходного канала от Городца до Нижнего Новгорода выделено 21,7 млрд рублей.

Городецкий гидроузел на реке Волге расположен в 442 км от Рыбинского и в 333 км от Чебоксарского гидроузлов.



КОМПЛЕКТУЮЩЕЕ
ОБОРУДОВАНИЕИМПОРТО-
ЗАМЕНИТЬ —
ЗНАЧИТ
ПРОИЗВЕСТИ

Реализуемые правительством меры обеспечат вывод в рынок новых видов отечественного СКО с 2025 года.

На заседании Морской коллегии под председательством министра промышленности и торговли России Дениса Мантурова обсудили импортозамещение судового оборудования.

«Это (замещение иностранного судового оборудования — прим. ред.) необходимо для завершения строительства судов, где под отечественную номенклатуру выполняется перепроектирование. Ну и конечно, нам нужно создавать заделы для будущих проектов. Правительство в прошлом году предусмотрело субсидию на освоение производства СКО. Уже реализуемые и плановые работы должны обеспечить вывод в рынок критически важной продукции, начиная с 2025 года. До этого момента необходимо активно задействовать поставки из дружественных стран. В целом, наша цель — ускоренный перевод всего цикла производства на российскую научно-промышленную базу», — отметил Денис Мантуров.

В докладе статс-секретаря — заместителя министра промышленности и торговли РФ Виктора Еvtухова было отмечено, что, несмотря на санкционное давление со стороны недружественных стран, рядом российских предприятий уже осуществляется производство среднеоборотных и высокооборотных двигателей средней и малой мощности.

«Следует также отметить, что по общесудовому оборудованию в настоящее время не возникает сложностей, оно давно освоено российскими компаниями и производится на хорошем конкурентном уровне», — уточнил Виктор Еvtухов.

Стоит напомнить, что ранее Минпромторг России совместно с заинтересованными организациями определил наиболее критические позиции судового оборудования, подлежащего первоочередному замещению, и запустил механизм предоставления субсидий для российских организаций на выполнение комплексных проектов по разработке и производству.

«В 2022 году соглашения о предоставлении указанных субсидий заключены Минпромторгом с 32 предприятиями по 64 видам оборудования на общую сумму около 3,4 млрд рублей. В результате реализации комплексных проектов на отечественном рынке будут представлены новые виды критически важного судового оборудования, начиная с 2025–2026 годов», — доложил замглавы Минпромторга России.

КАТАМАРАНЫ

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ ЧЕТВЕРКА
ДЛЯ «ОСТРОВА ФОРТОВ»

Сразу четыре пассажирских судна — первую пару проекта «Соммерс» и вторую проекта «Котлин» — заложили на СНСЗ.

На Средне-Невском судостроительном заводе в Санкт-Петербурге состоялась торжественная церемония закладки 4 пассажирских катамаранов, строящихся по заказу Государственной транспортной лизинговой компании.

В мероприятии приняли участие статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Еvtухов, генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих, генеральный директор АО «Объединенная судостроительная корпорация» Алексей Рахманов, руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу, глава судоходной компании «Нева Тревел» Юрий Набатов и другие почетные гости.

Контракты на строительство 6 катамаранов «Котлин» и 4 «Соммерсов» были подписаны в 2021–2022 годах в рамках программы ГТЛК по развитию лизинга водного транспорта с государственным финансированием, реализуемой при поддержке Минпромторга России.

Катамараны «Котлины» вместимостью до 200 человек предназначены для обслуживания пассажирской линии между центром Петербурга и туристско-рекреационным кластером «Остров фортов». Катамараны могут проходить под сводами петербургских мостов, обладают высокими скоростными и мореходными качествами. Первые два «Котлина», «Кроншлот» и «Форт Петр I», спущены на воду весной 2023 года и выйдут на линию уже в эту навигацию. «Форт Александр I» и «Форт Тотлебен» — третье и четвертое по счету суда проекта — будут готовы к навигационному сезону следующего года. Третью пару катамаранов планируется спустить на воду годом позже.

Новые экскурсионно-прогулочные суда «Соммерс» вместимостью до 120 человек будут использоваться для сообщения с морскими фортами «Кроншлот» и «Император Александр Первый», а также для работы на экскурсионных маршрутах в прилегающей акватории Финского залива. Суда будут обладать улучшенными мореходными качествами и оснащены по последнему слову техники. Катамараны будут вводиться в эксплуатацию попарно в 2024 и 2025 годах.

«Скоростные пассажирские катамараны «Форт Александр I» и «Форт Тотлебен», которые мы сегодня закладываем, — станут третьим и четвертым судами проекта «Котлин» из тех шести, что будут построены по этому проекту в ближайшее время. Так-



Фото из Telegram-канала ОСК

же сегодня мы закладываем 2 прогулочных катамарана «Бастия» и «Равелин» проекта «Соммерс». Два предыдущих «Котлина» — первый и второй («Форт Кроншлот» и «Петр Первый») — уже практически готовы. Они совсем скоро будут переданы заказчику и выйдут на популярный маршрут Санкт-Петербург — Кронштадт. И внесут серьезную лепту в развитие водного туризма в Северной столице. Проекты «Котлин» и «Соммерс» интересны не только тем, что это отечественные разработки. Суда сделаны с применением самых совершенных технологий и новых материалов. Эти катамараны представляют собой современные и комфортные скоростные суда, оснащенные по последнему слову техники. Несомненно, дальнейшее строительство подобных судов даст заметный толчок для расширения наших технологических горизонтов в области пассажирского судостроения», — заявил замглавы Минпромторга России Виктор Еvtухов.

«ГТЛК как ключевой заказчик водного транспорта на российских верфях делает ставку на принципиально новые проекты судов, сконструированных в России с использованием преимущественно отечественных комплектующих. Это наш вклад в достижение технологического суверенитета отрасли. Первый катамаран «Котлин» мы уже приняли и в ближайшее время передадим в лизинг судоходной компании «Нева Тревел». Рассчитываем в июне получить от завода второй «Котлин». Использование современных пассажирских судов на маршруте Санкт-Петербург — Кронштадт (Остров Фортов) будет способствовать развитию внутреннего туризма в России», — прокомментировал генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих.

«Для ОСК строительство пассажирского флота — большой, ответственный и очень интересный вызов. Мы строим его не только здесь, в Санкт-Петербурге, но и в Нижнем Новгороде, в Астрахани, в Северодвинске, в Рыбинске, в Феодосии. Наши пассажирские суда наглядно демонстрируют гражданам страны профессионализм корабелов ОСК. И я уверен, что коллектив Средне-Невского

воде и на морские экскурсионные прогулки растеткратно от навигации к навигации. Благодаря вводу новых катамаранов мы рассчитываем удовлетворять этот спрос на высоком уровне», — прокомментировала событие Ксения Шойгу. «В апреле и мае этого года на СНСЗ состоялась спуск на воду первых двух скоростных катамаранов проекта «Котлин». Прошедшие ходовые испытания уже подтвер-



Фото из Telegram-канала ОСК

судостроительного завода покажет все свое мастерство. Туристы будут восторгаться не только красотами дворцов Санкт-Петербурга и фортов Кронштадта, но и удобством наших «Котлинов» и «Соммерсов», — подчеркнул генеральный директор ОСК Алексей Рахманов.

«Сделан еще один шаг вперед в деле создания пассажирского флота для обслуживания посетителей кластера «Остров фортов». Катамараны «Котлин» и «Соммерс» — это современные суда, спроектированные оптимальным образом под задачи, которые им предстоит решать. Это новый уровень комфорта, повышенная пассажироместимость и прекрасные мореходные качества. А еще эти суда удобнее по сравнению со своими предшественниками для маломобильных граждан. Спрос на поездки в Кронштадт по

дидли хорошие эксплуатационные характеристики судов данного типа. С учетом опыта работы над проектом катамаранов «Котлин» нашей командой были спроектированы экскурсионно-прогулочные катамараны «Соммерс», которые мы все увидим уже в следующем сезоне навигации. Сегодня мы закладываем вторую пару скоростных катамаранов «Котлин» и первую пару экскурсионных катамаранов «Соммерс». Приятно видеть, что темпы и объемы обновления пассажирского флота Санкт-Петербурга активно набирают обороты. И уже совсем скоро пассажиры смогут по достоинству оценить уникальные катамараны, которые проектируются и строятся в Санкт-Петербурге», — отметил генеральный директор судоходной компании «Нева Тревел» Юрий Набатов.

МСАТО

ОБЕСПЕЧИТЬ ЖИЗНЕННЫЙ ЦИКЛ АТОМОХОДОВ

Балтзавод и Атомфлот подписали контракт на строительство многофункционального судна атомно-технологического обслуживания.

АО «Балтийский завод» и ФГУП «Атомфлот» подписали контракт на строительство многофункционального судна атомно-технологического обслуживания (МСАТО). Оно предназначено для выполнения полного комплекса работ по перезарядке ядерных энергетических установок действующих атомных ледоколов, а также плавучей атомной теплоэлектростанции «Академик Ломоносов», а в перспективе — модернизированных плавучих энергоблоков.

Распоряжением правительства РФ АО «Балтийский завод» был определен единственным исполнителем государственного контракта на строительство МСАТО. Подписи под контрактом поставили исполняющий обязанности генерального директора ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица и генеральный директор АО «Балтийский завод» Юрий Гордиенков.

«Многофункциональное судно атомно-технического обеспечения обеспечит должное функционирование современной ледокольной группировки. Финансирование его строительства предполагается по схеме: 50% за счет средств

бюджета Российской Федерации, 50% за счет инвестиционной программы госкорпорации «Росатом». Строительство предусмотрено в соответствии с Планом развития Севморпути на период до 2035 года, утвержденным распоряжением правительства Российской Федерации, планируемый срок сдачи — 2029 год», — сообщил в своем обращении статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов.

«Переход на контракты полного жизненного цикла — это современная тенденция в очень многих отраслях. Поэтому, строя сегодня атомные ледоколы, надо одновременно думать о том, как эффективно и экономично проводить их техобслуживание через 10, 20, 30 лет. Начиная строить многофункциональное судно атомно-технологического обслуживания, мы хотим обеспечить долгую и безопасную эксплуатацию атомных ледоколов, ПЭБов и вообще всего «Атомфлота», — отметил генеральный директор ОСК Алексей Рахманов.

«Судно атомно-технологиче-

ского обслуживания проекта 22770 является важным объектом для инфраструктуры Росатомфлота, — сказал Леонид Ирлица. — Перед этим судном будет стоять множество задач: обеспечение операций по перезарядке реакторов атомных ледоколов, хранение свежего и отработавшего ядерного топлива».

МСАТО проекта 22770 предназначено для проведения следующих основных технологических операций: выгрузка отработанного ядерного топлива из реакторных установок обслуживаемых судов; загрузка свежего ядерного топлива в реакторные установки обслуживаемых судов; прием, хранение и выдача жидких радиоактивных отходов, образующихся в процессе эксплуатации судовых реакторных установок, а также в процессе перегрузки ядерного топлива; выдержка отработавших тепловыделяющих сборок с целью снижения остаточных тепловыделений; загрузка выдержанных отработавших тепловыделяющих сборок в транспортные контейнеры для передачи на переработку; дезактивация съемного оборудования судовых реакторных установок и перегрузочного оборудования.

Проект 22770 разработан АО ЦКБ «Айсберг».

Основные характеристики судна МСАТО: длина — 158,8 м; ширина — 26 м; осадка — 7,5 м; мощность ГЭУ — 9,28 МВт (на валах); водоизмещение — 22 661 тонна; скорость — 12 узлов; класс ледовых усилений корпуса — Arc5.



Рис. предоставлен пресс-службой Балтийского завода

КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

НОВЫЙ ФЛОТ ДЛЯ МТК «СЕВЕР — ЮГ»

В День кораблестроителя на ЮЦСС планируют заложить сразу два сухогруза-контейнеровоза.

Закладка еще двух сухогрузов-контейнеровозов проекта 00108 состоится на производственной площадке «Лотос» АО «Южный центр судостроения и судоремонта» в конце июня. Об этом сообщил генеральный директор ЮЦСС Анатолий Мишанов на встрече с губернатором Астраханской области Игорем Бабушкиным.

По словам главы области, «все заинтересованные компании с нетерпением ждут обновления грузового флота. Он напомнил, что 4 мая 2023 года на производственной площадке «Лотос» началось строительство головного контейнеровоза проекта 00108. Анатолий Мишанов, в свою очередь, добавил,

что 31 мая состоялась закладка второго из четырех контейнеровозов. К оставшимся двум приступят в День кораблестроителя 29 июня.

В 2023 году астраханские корабли уже сдали один танкер-химовоз проекта RST 25 и пассажирский колесный теплоход ПКС-180. До конца этого года сдадут еще два земснаряда, два химовоза проекта 00216М, химовоз RST 25 и круизное судно PV300VD.

Проект 00108 разработан нижегородским конструкторским бюро «Вымпел». Это первый российский проект универсального сухогруза-контейнеровоза, который может перевозить контейнеры международного стандарта, в том числе рефрижераторные.

Размерения судна соответствуют классу «Волго-Дон макс». Контейнеровоз сможет эксплуатироваться в морских районах, а также на внутренних водных путях России с учетом ограничений по габаритам и осадке, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал.

Основные технические характеристики: наибольшая длина судна — 141 м, ширина — 16,9 м, высота борта — 6,3 м. Объем грузовых трюмов составляет 12 тыс. куб. м, дедейт в море — 9200 тонн (при осадке 5,3 м), в реке — 5000 тонн (при осадке 3,6 м), скорость — 10 узлов.

БУКСИР

ВВЕЛИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Введен в эксплуатацию буксир-толкач проекта 112ПК «Коломенский-1601» для работы в портах Азово-Черноморского бассейна.

На территории производственно-портового комплекса АО «Порт Коломна» состоялась церемония ввода в эксплуатацию буксира-толкача проекта 112ПК «Коломенский-1601». Судно построено по заказу ООО «Окско-Московское пароходство» (находится под управлением «Порта Коломна»). Проектирование и строительство были полностью выполнены конструкторским бюро АО «Порт Коломна». Судно будет работать с баржей грузоподъемностью 4 тыс. тонн.

Как отметил на церемонии генеральный директор АО «Порт Коломна» Владимир Алексеев, строительство буксира-толкача класса М-ПР для работы в российских портах Азово-Черноморского бассейна было выполнено за 1 год.

Основным видом деятельности АО «Порт Коломна» является



Фото предоставлено пресс-службой АО «Порт Коломна»

грузоперевозка внутренним водным транспортом. Порт имеет собственное судостроительное-судоремонтное подразделение. Его основа — слип, способный поднимать суда весом 2400 тонн и длиной 115 м. Производственные мощности позволяют выполнять полный комплекс работ по проектированию, строительству, ремонту и модернизации всех видов судов и плавучих сооружений, работающих в регионе.

Основные размерения и характеристики буксира-толкача «Коломенский-1601»: мощность главного двигателя — 1,6 тыс. л.с.; габаритная длина — 34,7 м; ширина — 7,7 м; высота борта — 2,7 м; осадка на миделе — 1,79 м; валовая вместимость — 278 рег. тонн; скорость судна без состава — 18 км/ч; экипаж — 9 человек; класс судна — М-ПР 3,0 (лед 30) А.

ПРОМЕРНОЕ

«АБРИС» ДЛЯ ЛЕНСКОГО БАССЕЙНА

Промерное судно проекта 3330 «Абрис» — девятое в серии из одиннадцати — сдал Костромской СМЗ.

АО «Костромской судомеханический завод» сдало девятое в серии промерное судно проекта 3330 «Абрис». Оно предназначено для ФБУ «Администрация Ленского бассейна». Серия из 11 судов строится в 2020–2023 годах по заказу ФКУ «Речводпуть» в рамках государственного контракта от 9 ноября 2020 года. Проект разработан ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота».

Ранее по контракту были переданы 8 судов. В 2021 году был построен «Промерный-9» для ФГБУ «Канал имени Москвы», в 2022 году «Изыскатель-1» для ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей», «Промерный» для ФБУ «Администрация «Волго-Балт», «Путейский-5» для ФБУ «Администрация Печорского бассейна внутренних водных путей» (в результате реорганизации вошло в ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна ВВП»), «Промерный-3» для ФГБУ «Канал имени Москвы», «Профиль» для ФБУ «Администрация Волжского бассейна» и «Горизонт» для ФБУ «Администрация Камводпуть»,

в 2023 году сдано судно «Путейский-1» для ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна внутренних водных путей».

Судно имеет класс РРР «РМС 1,2 А». Оно предназначено для выполнения промерных работ и гидрографических изысканий, оборудовано современным высокоточным, высокоскоростным автоматизированным промерным комплексом с режимом сплошного сканирования дна, создания 3D-рельефа дна акватории, расчета и контроля объемов дноуглубления.



Фото из Telegram-канала Росморречфлота

Технические характеристики: длина габаритная — 18,1 м; ширина габаритная — 3,2 м; высота борта — 0,95 м; осадка по КВЛ — 0,5 м; мощность главных двигателей — 184 кВт; экипаж/изыскательская партия — 2/4 чел.; автономность — 2 суток.

ИНФРАСТРУКТУРА



Фото с сайта Росморречфлота

ПО ВЕХАМ ВОДНЫХ ПУТЕЙ

Администрация «Волго-Балт» впервые приступила к содержанию водных путей в историческом центре Санкт-Петербурга.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» впервые в своей истории приступила к содержанию внутренних водных путей регионального значения в границах Санкт-Петербурга. Водные пути проходят по историческому центру города, среди них — реки Фонтанка, Мойка, Ждановка, канал Грибоедова, Крюков канал, Зимняя канавка и Кронверкский пролив общей протяженностью 21,5 км.

На водных путях небольшой протяженности расположено 66 мостов, что накладывает особую специфику на выполнение работ по содержанию ВВП. Самым низководным мостом является Казанский мост через канал Грибоедова. Его высота составляет всего 2,7 м от проектного уровня воды. Вместе с тем он является еще и одним из самых широких мостов — около 100 м. Равным ему по ширине является Синий мост, расположенный на реке Мойке.

По условиям обеспечения безопасности судоходства установлена вторая категория — с гарантированными габаритами судовых ходов и светоотражающей навигационной обстановкой. Исходя из фактически используемого флота, установлена единая гарантированная глубина 1 м. Гарантированная ширина везде разная: на реках Фонтанка, Мойка, Ждановка и Кронверкском проливе установлена ширина 14 м, на канале Грибоедова и Крюковом канале — 10 м, на Зимней канавке — 6 м.

На основании выполненных промеров глубин подготовлен и создан цифровой издательский оригинал — Карта внутренних водных путей регионального значения в границах Санкт-Петербурга. Тральные работы выполнены с маломерного катера Grizzly. Выставление плавучих навигационных знаков (вех) производилось с теплохода «Путейский-5», имеющего малый высотный габарит, который позволял проходить под всеми мостами. Всего выставлено 113 вех.

По этим водным объектам проходят основные маршруты движения пассажирского и прогульно-экскурсионного флота. За 2022 год по ним было перевезено более 3,5 млн человек.

К началу работы флота на этих маршрутах согласовано более 180 участков акваторий для размещения и швартовки плавучих объектов и плавательных средств.

Ранее шесть рек и каналов Санкт-Петербурга перешли в список путей регионального значения согласно распоряжению правительства РФ и их содержание закреплено за ФБУ «Администрация «Волго-Балт». Таким образом, решена задача по приведению работы флота на Волго-Балте в нормативно-правовое поле. На упомянутых водных путях действуют «Правила плавания судов по внутренним водным путям» и «Правила движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне РФ».

БЕЗОПАСНОСТЬ

БДИТЬ БУДУТ НЕЙРОСЕТИ

Пилотная установка первого в России комплекса нейросетевого видеонаблюдения на водном транспорте запущена в акватории Невы.

В акватории Невы стартовал пилотный проект, предполагающий установку первого в России комплекса нейросетевого видеонаблюдения на водном транспорте. Проект будет реализовываться на площадке причала Петропавловской крепости.

«В Санкт-Петербурге множество рек, каналов и исторических набережных, которые необходимо контролировать с помощью городской системы видеонаблюдения. В настоящее время в систему входят более 76 тыс. камер, но видеокamer с обзором акватории Невы мало», — отметил вице-гу-

бернатор Санкт-Петербурга Станислав Казарин.

В числе функций оборудования — непрерывная съемка камерами машинного зрения и анализ видеопотоков без какого-либо вмешательства человека. В состав комплекса входят три камеры сверхвысокого разрешения и высокопроизводительный блок автономных вычислений.

Все выявленные нарушения будут направляться в систему аппаратно-программного комплекса «Безопасный город» Санкт-Петербурга, который используется городскими органами власти и различными службами.

ЭКСПЕДИЦИЯ



Фото автора

ИХ ОСТАЛОСЬ
ВСЕГО ТРИНАДЦАТЬ...

В Новой Ладогге почтили память о подвиге моряков, защитивших крошечный остров Сухо на Ладогге от немецкого десанта

ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» и руководитель народного проекта «Остров Сухо» Руслан Тихомиров организовали экспедицию на остров Сухо.

Сухо — искусственный крошечный насыпной остров в юго-восточной части Ладожского озера, размером всего 90 на 60 метров, имеет форму неправильной подковы. Во время Великой Отечественной войны этот островок стал важным опорным пунктом, так как остров был расположен на пути движения советских конвоев (в 37 км к северу от Новой Ладогги), контролировал значительный район южной части Ладожского озера и прикрывал подходы к Волховской губе и Новой Ладогге, где располагалась главная база Ладожской флотилии.

Малоизвестный факт: 80 лет назад в октябре 1942 года советские моряки совершили невероятный по мужеству подвиг, решивший судьбу «Дороги Жизни». Небольшой гарнизон оборонял остров Сухо от высадки немецкого десанта. Защитники острова в течение нескольких часов защищали его от многократно превосходящих сил

противника. Подмога подоспела, когда защитников осталось всего 13, но остров удержали.

«В нападении участвовало более тридцати судов, включая самоходные паромы. Около ста орудийных стволов против трех пушек, которыми располагали защитники острова. Отбить удар помогли подошедшие корабли Ладожской военной флотилии и авиация», — рассказал участникам экспедиции Руслан Тихомиров.

Участниками экспедиции стали блокадники Ленинграда; потомки старшего лейтенанта Ивана Гусева — защитника Сухо, командира гарнизона; представители ФБУ «Администрация «Волго-Балт», представители МО «Город Новая Ладогга» и другие.

Делегация приняла участие в торжественно-траурной церемонии возложения цветов и венков на братском кладбище в Новой Ладогге.

С торжественной речью выступили: руководитель народного проекта «Остров Сухо» Руслан Тихомиров, глава МО «Город Новая Ладогга» Игорь Цыганков, заместитель руководителя ФБУ «Администрация Волго-Балт»

Игорь Черенков, председатель архивного комитета правительства Санкт-Петербурга Петр Тищенко, директор Новолодожского историко-краеведческого музея Марина Брыкина.

«Говоря о Великой Отечественной войне, нельзя не вспомнить речников Невско-Ладожского технического участка Балтийских водных путей, которые прокладывали, подготавливали водную трассу и обеспечивали перевозки в течение трех навигационных периодов. За этот период было перевезено более 2 млн тонн грузов, переправлено и ввезено в Ленинград 1 млн 820 тыс. человек. И, конечно же, без этого подвига, который мы будем отмечать 22 октября, продолжения Дороги Жизни было бы скорее всего невозможно. В этой связи мы должны помнить о героях, чтить их память», — отметил Игорь Черенков.

После торжественных речей участники почтили память погибших минутой молчания и отправились на теплоходе «Ладожский» к острову Сухо для проведения ритуала возложения венка на воду.

Марина Борисенко



ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ

КУРС — НА УСПЕШНУЮ
НАВИГАЦИЮ

Безопасность судоходства на ВВП Московского бассейна в навигацию 2023 года обеспечивают более 3,5 тысячи СНО.

Общественный совет при ФГБУ «Канал имени Москвы» отметил позитивные тенденции в работе Московского бассейна внутренних водных путей. Так, в докладе главного инженера ФГБУ «Канал имени Москвы» Андрея Андросова об итогах деятельности учреждения за 2022 год отмечен высокий рост пассажирских и грузовых перевозок в Московском бассейне. Перевезено более 2,1 миллиона пассажиров. Общий пассажиропоток по отношению к аналогичному периоду навигации 2021 года увеличился на 27,7%. Объем грузоперевозок по сравнению с предыдущей навигацией вырос на 4,4% и превысил 26,6 миллионов тонн.

По подготовке и проведению навигации 2023 года выступили начальник Службы пути и флота Николай Бояр и начальник Службы гидротехнических сооружений Сергей Зайко.

В межнавигационный период 2022–2023 гг. в районах гидротехнических сооружений было выполнено 35 текущих и 2 капитальных ремонта ГТС. Также в период с февраля по май 2023 года проведены регулярные обследования на 5 гидроузлах (№ 3, № 6, Северка, Андреевка, Сходненская ГЭС). На все декларируемые судоходные гидротехнические сооружения имеются действующие декларации безопасности.

Для обеспечения безопасного судоходства на ВВП Московского бассейна задействованы 3518 знаков навигационного ограждения, в том числе плавучих навигацион-

ных знаков — 2116 единиц и 1402 единицы береговых навигационных знаков.

Осуществлено улучшение качественных параметров участков внутренних водных путей



Фото с сайта Канала имени Москвы

с гарантированными габаритами судовых ходов. Выполнен перевод из 3-й категории в 1-ю категорию ВВП на участке протяженностью 36 км р. Ока от Щурово до 886 км; из 2 категории в 1 категорию — на участке протяженностью 54 км р. Ока от г/у Кузьминск до г. Рязань. На участках р. Ока общей протяженностью 95 км: от 1051 км до г. Алексин и от г. Алексин до 956 км проведен перевод из 3-й категории в 2-ю категорию ВВП. На реках Ока и Трубеж увеличены гарантированные глубины на участках общей протяженностью 38 км: на участке р. Ока протяженностью 36 км от Щурово до 886 км на 0,7 м с 1,0 м до 1,7 м; на участке р. Трубеж протяженностью 2 км на 0,2 м с 1,0 м до 1,2 м.

Проводились дноуглубительные работы на участках реки Ока и Канале имени Москвы в объеме 319,2 тыс м³, на транзите задействовано 7 единиц земкараванов.

С начала навигации 2023 года

при производстве изыскательских русловых работ были задействованы 6 русловых изыскательских партий, которыми выполняются съемки перекатов, акваторий, затонов и причалов.

В 2023 году было введено в эксплуатацию промерное судно проекта 3330 «Промерный-3». Также в этом году планируется получение обстановочного теплохода проекта 3050.1А.

В рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» проводятся мероприятия по реконструкции 5 объектов инфраструктуры, среди которых: Рыбинский гидроузел, гидроузел № 3, канал № 294, гидроузел № 2, подстанция 110 кВ «Икша II» № 232.

СИТУАЦИОННЫЕ ЦЕНТРЫ

ГЛАВНЫЙ
ПО ПРИЧАЛАМ

Речной ситуационный центр ЦОДД курирует работу 44 причалов Москвы.

Центр организации дорожного движения правительства Москвы открыл электронную платформу для судовладельцев еще в прошлом году. Это удобная система подачи заявки и документов. Она упрощает работу компаний, занимающихся прогулочными маршрутами. Через личный кабинет судовладельцы закрепляют за собой график работы маршрута на определенный период или на целый сезон.

Центр следит за техническим состоянием причалов и акваторией с помощью системы мониторинга и формирует расписание для экскурсионно-прогулочных маршрутов. В акватории Москвы-реки установлено почти 300 камер с обзором наиболее популярных

и проблемных участков города и причалов.

В прошлом сезоне на Москве-реке начал работать первый в истории города водный патруль. Зеленый катер ЦОДД ведет мониторинг акватории, фиксирует нарушения и нестандартные ситуации на воде, взаимодействует с федеральными органами исполнительной власти и дежурными службами.

Кроме того речной транспорт интегрирован в городское приложение «Московский транспорт». Там можно отслеживать движение судов в акватории столицы на карте, покупать билеты, узнавать расписание, а также находить причалы и строить маршруты к ним на разных видах транспорта.

МИССИЯ — МОНИТОРИНГ
И УПРАВЛЕНИЕ

Канал имени Москвы внедрил цифровую платформу в систему обеспечения безопасности судоходства.



Фото с сайта ФГБУ «Канал имени Москвы»

ФГБУ «Канал имени Москвы» начал работать ситуационный центр — цифровая платформа, объединившая действующие подсистемы диспетчерского регулирования с оперативной информацией и средствами оперативного взаимодействия.

Ситуационный центр предназначен для повышения безопасности судоходства путем оперативного мониторинга и анализа данных, получаемых из информационных систем контроля и управления работой оборудования гидротехнических сооружений, а также для информационной поддержки процесса принятия решений и координации работы структурных подразделений и филиалов учреждения.

Диспетчерская информация выводится на широкоформатный экран, установленный в помещении службы регулирования движения судов. На нем отображаются оперативные данные: автоматической идентификационной системы, программного комплекса диспетчерского регулирования, радиолокационной системы,

комплексной информационной системы мониторинга речного транспорта, системы речных информационных служб.

Работа ситуационного центра сводится к интеграции информации, поступающей от различных подсистем, в единой цифровой платформе с использованием при дальнейшей обработке элементов искусственного интеллекта.

Создание центра от проектирования до монтажа осуществлено сотрудниками профильных подразделений учреждения. В настоящее время идет отладка существующих подсистем, интеграция в единый комплекс. Ситуационный центр имеет перспективу внедрения других подсистем и программ.

Благодаря внедрению ситуационного центра удалось повысить уровень обеспечения безопасности судоходства в рамках диспетчерского регулирования и взаимодействия с портовым контролем, службой пути и флота, внешними структурами, связанными с работой внутреннего водного транспорта.

ВОКЗАЛЫ

ТАМ ПРОВОЖАЮТ ТЕПЛОХОДЫ

Более 40 тыс. пассажиров отправились в круизы по России за месяц с начала навигации с Северного и Южного вокзалов Москвы.

Причалы Северного и Южного речных вокзалов Москвы с начала навигации 2023 года приняли и отправили 285 теплоходов в десятки городов России, сообщил руководитель департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры столицы Максим Ликсутов в Telegram-канале Дептранса Москвы.

«Уже более 40 тыс. пассажиров отправились в круизы по России. От Северного и Южного речных вокзалов можно добраться до Ярославля, Плеса, Уфы, Нижнего Новгорода, Санкт-Петербурга и многих других городов. Продолжаем обеспечивать комфорт и развивать прогулочный речной транспорт в столице, как поручил мэр Москвы С. Собянин», — добавил Максим Ликсутов.

Напомним, навигация-2023 открылась на Южном речном вокзале 28 апреля, на Северном речном вокзале — 29 апреля.

Как ранее говорил Максим Ликсутов, в этом сезоне причалы Северного и обновленного Южного

речного вокзала примут и отправят больше 2 тыс. теплоходов. Из столицы можно будет отправиться в более чем 30 городов России, в том числе в Нижний Новгород, Ярославль, Кострому, Рязань, Тверь, Казань и другие.



Фото из Telegram-канала Дептранса Москвы

КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта правительства Кировской области

ВЯТКЕ — СУДОХОДСТВО

На двух участках реки Вятка в Кировской области Росморречфлот проведет работы по дноуглублению.

Дноуглубительные работы на реке Вятка начались в Котельниче. Поэтапно, с 2023 по 2027 годы, будет увеличена шестой до третьей категории водного пути, что позволит обеспечить габариты судового хода. Это необходимо для восстановления судоходства в Кировской области.

По словам заместителя председателя правительства области Алексея Жердева, в последний работы по углублению Вятки — на участке от Кирова до Аркуля — раз проводились в 1995 году. «Между тем есть запрос жителей региона на возобновление судоходства на Вятке. Это очень важный вопрос, особенно для развития туристического потенциала региона и для увеличения грузоперевозок», — пояснил он.

В 2023 году Росморречфлот проведет работы по углублению дна реки Вятки на двух участках. У города Киров от грузового порта до Петровской старицы планируется увеличить протяженность судоходного участка с 5 км до

23 км. Это обеспечит перевозку нерудных строительных материалов водным транспортом с планируемых к разработке лицензируемых участков недр. У города Котельнич между центральной частью и микрорайоном Затон дноуглубление будет выполнено для обеспечения работы пассажирской паромной переправы, протяженность участка составит 1,1 км.

В 2023 году работы выполняются в рамках государственного задания за счет средств федерального бюджета. Распоряжением правительства региона утверждена «дорожная карта» по восстановлению деятельности внутреннего водного транспорта на территории Кировской области в период 2023–2027 годов. В рамках исполнения «дорожной карты» в адрес Минтранса России направлено обращение по вопросу финансового, технического и кадрового обеспечения мероприятий по увеличению категории содержания внутреннего водного пути реки Вятки.

МАРИЙ ЭЛ

ПРИЧАЛ К ЮБИЛЕЮ

Строящийся в Козьмодемьянске причал позволит принимать пассажирские суда любых размеров.

Техническая готовность причала в Козьмодемьянске составляет 75%, большая часть работ уже выполнена. Ожидается, что завершение строительства причала даст ощутимый толчок развитию города. Сводом объекта перспективный пассажирооборот составит более 200 пассажиров в сутки. Кроме того, позволит принимать суда любых размеров.

До этого капитальных портовых сооружений в Марий Эл не было. Благодаря включению мероприятия по строительству причала в индивидуальную программу социально-экономического развития региону было выделено финансирование.

«Уверен, пассажирский причал обеспечит приток туристов, повлечет за собой развитие гостиничного бизнеса, появление новых экскурсионных направлений,

открытие пунктов общественного питания. Все это повлияет на увеличение налогов, повышение качества жизни населения. Очень важно, что ввод такого пассажирского причала станет хорошим подарком жителям на 440-летие Козьмодемьянска. Судовольствием приеду на празднование юбилея города», — сказал глава республики Юрий Зайцев.

Глава Марий Эл также напомнил, что в рамках Петербургского международного экономического форума в прошлом году было подписано соглашение о сотрудничестве с руководителем корпорации «Туризм.РФ» Сергеем Сухановым, которое включает в себя реализацию в Козьмодемьянске проекта в области внутреннего и въездного туризма «Центр этнотуризма на Волге», направленного на привлечение гостей из других регионов.

ТАТАРСТАН

ОБНОВИТЬ ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

АО «Флот Республики Татарстан» начнет полноценно работать в навигацию 2024 года.

АО «Флот Республики Татарстан» получит из республиканского бюджета 2 млрд рублей на развитие. Об этом, как передал корреспондент «Водного транспорта», во время пресс-конференции в агентстве «Татар-информ» рассказал министр транспорта и дорожного хозяйства региона Фарит Ханифов.

Он уточнил, что цели, на которые выделены данные средства, четко прописаны. В частности, деньги пойдут на обновление флота: два судна («Метеор 2020» и А217) уже закуплены, приобретение еще одного «Метеора» запланировано на июнь этого года. Средства также будут на-

правлены на ремонт имеющихся пассажирских судов и причальной инфраструктуры (дебаркадеров и причальных стенок).

Министр напомнил, что республика всегда имела собственный флот — как пассажирский, так и грузовой. «Только ранее они были в единой команде. И сегодня основное отличие будет в том, что во «Флоте Республики Татарстан» будут собраны именно пассажирские суда», — сказал он.

При этом сейчас часть флота используют СК «Татфлот» и АО «Татфлот». Последний является на данный момент основным перевозчиком в регионе.

«И навигацию 2023 года мы,

конечно же, планируем закончить с ними, чтобы не ломать график и устоявшуюся систему. А со следующей навигации весь флот — и старый, и новый — будет работать в составе АО «Флот Республики Татарстан», — рассказал Фарит Ханифов.

Напомним, АО «Флот Республики Татарстан» со 100-процентным участием Республики Татарстан в уставном капитале было создано в целях развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом. В качестве уставного капитала создаваемого акционерного общества за счет средств бюджета РТ внесено 2 млрд рублей.

СОЦИАЛЬНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ТУРИЗМ

«Флот Республики Татарстан» будет заниматься развитием туристических перевозок.

АО «Флот Республики Татарстан» («Флот РТ») будет заниматься развитием туристических перевозок внутри региона и за его пределами. Об этом во время пресс-конференции в агентстве «Татар-информ» сообщил генеральный директор компании Роман Лизалин.

«Мы перед собой видим большие цели и понимаем, какая сейчас на нас ответственность возлагается. На сегодняшний день наша компания решает вопрос штатного формирования, мы движемся пла-

номерно по дорожной карте по получению всех соответствующих нормативно-правовых документов, в том числе и лицензии. Мы понимаем, что являемся социально-направленной кампанией. И в то же время у нас грандиозные планы. Мы собираемся расширять туристические перевозки. Это и внутренний туризм, и внешний, который в кооперации с нашими коллегами из других регионов планируем осуществлять и реализовывать», — рассказал Роман Лизалин.

Что касается социальных перевозок, то количество маршрутов планируется в будущем увеличить. В частности, планируется осваивать реку Казанка, которая не так давно стала судоходной.

«Нужно переходить на другой уровень обслуживания, сервиса, есть над чем работать. Наши суда, которые есть сейчас на балансе «Татфлота», требуют к себе определенного внимания. Их нужно будет ремонтировать, модернизировать», — пояснил генеральный директор «Флот РТ».

ШТУРВАЛ ВРУЧЕН

«Флоту Республики Татарстан» переданы два пассажирских судна.

АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» в торжественной обстановке передало судоходной компании АО «Флот Республики Татарстан» скоростное пассажирское судно на подводных крыльях проекта 03830 «Метеор-2020» «Михаил Девятаев» и пассажирское судно проекта А217-1.

Церемония прошла в Речном порту Казани с участием главы Татарстана Рустама Минниханова.

Открывая церемонию глава республики подчеркнул, что событие является знаковым для всего Татарстана, ведь обновление гражданского флота — одна из приоритетных задач. «Транспортная доступность — одна из состав-

ляющих качества жизни. Если мы много чего сумели сделать в сфере пассажирских автоперевозок — это автобусы, электротранспорт, то в части водного транспорта мы работали на тех судах, которые уже были. Сегодня мы сдаем два новых судна, и через месяц будет готово еще одно. Это современные суда с совершенно новыми характеристиками. Я думаю, что работа будет проводиться системно, и мы полностью обновим подвижной состав нашего флота», — сказал Рустам Минниханов.

В завершение Рустам Минниханов вручил генеральному директору Зеленодольского завода имени А. М. Горького Александру Филиппову благодарность коллективу предприятия.

В свою очередь Александр Филиппов передал генеральному директору АО «Флот Республики Татарстан» символический штурвал.

Оба новых судна начнут эксплуатировать уже в этом году. Предполагается, что «Метеор» поставят на маршрут Казань — Болгар, а судно проекта А217 — на маршрут Казань — Свияжск.



Фото с сайта Зеленодольского завода имени Горького

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ДОГНАТЬ РАСТУЩИЙ СПРОС

Губернатор Архангельской области заявил о необходимости втрое увеличить мощности судоремонта в регионе.

На судоремонтных предприятиях Архангельской области сейчас обслуживается или ремонтируется около 100 судов в год, однако растущий спрос говорит о необходимости увеличить эту цифру до 250–300 судов ежегодно. Такое заявление сделал губернатор региона Александр Цыбульский после пленарной сессии международной конференции по биоресурсам и рыболовству в Арктике.

«Судоремонт — это одно из приоритетных направлений развития экономики Архангельской

области. На сегодняшний день, если посмотреть статистику, то плановый судоремонт на предприятиях региона уже расписан до середины 2025 года. А вообще мы прорабатывали этот вопрос с экспертами, они утверждают, что в ближайшие 2–3 года объем и спрос на услуги судоремонта возрастет в 2,5–3 раза. Это говорит о том, что нам надо существенно наращивать возможности и мощности для судоремонта, причем делать это в самое ближайшее время», — сказал Александр Цыбульский.

По его словам, традиционные порты (в основном европейские), где обслуживались суда, сегодня стали недоступными. В связи с этим у региона есть планы по развитию производственных мощностей. «Например, завод «Красная Кузница», который вошел в «Доктовую программу ОСК», до 2025 года должен построить новый плавучий док мощностью 5 тыс. тонн. Это нам тоже даст дополнительные возможности для увеличения объемов судоремонтных работ», — добавил губернатор.

ПОМНИТ ГЕРЦОГА
ВЮРТЕМБЕРГСКОГО

Плотина «Знаменитая» Северо-Двинской шлюзованной системы введена в сезонную эксплуатацию.

Специалисты ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна» завершили очередную сборку низконапорной плотины «Знаменитая», входящей со шлюзом № 7 в состав Северо-Двинской шлюзованной системы.

Сборка редкой в России «именной» плотины, которая осуществляется после прохода паводка при спаде горизонта воды до 364 см по верхней рейке шлюза № 7, завершена установкой поворотных ферм Поаре с полной постановкой щитовых затворов Буле. До сборки плотины судоходство осуществлялось через плотинное русло. После сборки плотины судопропуск осуществляется через 7-й шлюз. В течение навигации размеры попусков из Кубенского водохранилища через плотину будут определяться исходя из условия обеспечения проектных уровней воды по водпостам на Верхней и Средней Сухоне.

В настоящее время в составе судоходных гидротехнических сооружений России функционирует еще примерно полтора десятка разборных судоходных плотин, каркас которых из поворотных ферм Поаре, в паводковый и межнавигационный периоды укла-



Фото с сайта Росморречфлота

дываются в основание плотины, а в навигационную межень возвращается в напорное состояние с установленными щитами Буле.

В составе Северо-Двинской шлюзованной системы, до 1917 года называвшейся системой герцога Вюртембергского (в честь руководившего постройкой системы брата императрицы Марии Федоровны, управляющего путями сообщения Российской империи), — четыре гидроузла, на которых расположены шесть шлюзов, шесть водоподпорных плотин, две заградительные плотины, пять искусственных судоходных каналов, одна мостовая переправа и три понтонные пере-

правы. Протяженность ее — 127 км. Плотина «Знаменитая» — вододержательная бетонная плотина с 46 сварными металлическими фермами Поаре и щитовыми затворами Буле размером 1,3х0,6 м, введена в постоянную эксплуатацию в 1917 году, капремонт прошла в 2011 году.

Назначение плотины — создание напора в Кубенском озере и устье реки Порозовицы, регулирование стока воды для создания судоходных условий на реке Сухона. Длина водопропускной части плотины — 60,17 м, наибольшая высота — 7,8 м, ширина по гребню — 10,3 м.

УСПЕТЬ В ПОЛОВОДЬЕ

Речники Двинско-Печорского бассейна обеспечили проводку 330 тыс. куб. м леса в плотах до пунктов переработки.

Речники-путейцы Двинско-Печорского бассейна обеспечили проводку плотов зимней сплотки от мест заготовки лесоматериалов до пунктов переработки. Буксировка плотов прошла безаварийно и в кратчайшие сроки. В общей сложности перевезено порядка 330 тыс. куб. м лесоматериалов.

Лесные грузы (лес в плотах и баржах) — один из основных видов грузоперевозок в Двинско-Печорском бассейне внутренних

водных путей. В зимний период лесозаготовителями на плотбищах выполняются работы по формировке плотов зимней сплотки.

С учетом климатической и гидрологической специфики

северного бассейна главная задача грузоперевозчиков и речников — своевременно вывести плоты к местам переработки в период подъема воды в половодье.



Фото с сайта Росморречфлота

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта «Водоходъ»

ОН ПЕРВЫЙ САМЫЙ

Первый в России пассажирский прогулочный электрокатамаран «Экоходъ» открыл навигацию на Енисее.

Двухпалубный пассажирский электрокатамаран «Экоходъ» вышел на первый прогулочный маршрут по Енисею 9 июня 2023 года. Судно, построенное на верфи Emregium по заказу компании АО «Водоходъ. Пассажирский порт» (дочерняя компания ООО «Водоходъ»), вмещает до 130 пассажиров на борту. Судно под названием «Экоходъ» — первое в серии из 5 судов проекта Ecosuizer, построенное на верфи в Ленинградской области. Оно будет совершать прогулочные, экскурсионные рейсы и рейсы с живой музыкой по Енисею, а также регулярные рейсы по маршруту Красноярск — Дивногорск.

Необходимую инфраструктуру для работы электрического пассажирского катамарана «Экоходъ» подготовила компания «Россети Сибирь». Для «электрохода» специалисты филиала «Красноярскэнерго» модернизировали трансформаторную подстанцию в историческом центре города: установили силовые трансформаторы большей мощности, увеличили класс напряжения с 0,6 кВ до 10 кВ и обеспечили возможность резервирования по распределительной сети, проложили кабельные линии напряже-

нием 04, и 10 кВ. Общие затраты энергокомпании на мероприятия по подключению зарядной станции для водного транспорта составили 57,3 млн рублей.

В дневное время пассажирское судно на электрической тяге будет ходить по Енисею по двум маршрутам: по акватории Красноярска и до Дивногорска; ночью оно будет стоять на зарядной станции. Заряжать водный транспорт будут прямо на причале. Полного заряда батареи хватит на четырехчасовую прогулку со скоростью до 30 км/ч.

Напомним, в конце 2021 года руководитель агентства по туризму Красноярского края Юлия Верхушина сообщила, что «Водоходъ» приобретет для запуска прогулочного маршрута по Енисею из Красноярска шесть судов на электрической тяге, стоимость каждого из них составляет около 220 млн рублей. Таким образом общий объем инвестиций в проект оценивался в сумму более 1,3 млрд рублей. Изначально планировалось, что электросуда начнут ходить по Енисею летом 2022 года. Первый пассажирский катамаран на электродвижении «Экоходъ» прибыл в Красноярск 29 сентября прошлого года.

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПО ОБЕ СТОРОНЫ БАЙКАЛА

На Байкале для организации многодневных круизов необходимо реконструировать 13 причалов и создавать береговую инфраструктуру.

Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев и глава Республики Бурятия Алексей Цыденов на рабочей встрече обсудили перспективы развития водного туризма на Прибайкальской территории. Игорь Кобзев рассказал, что правительством Иркутской области проведена инвентаризация объектов водной инфраструктуры региона, совместно с представителями туристического бизнеса определили 13 причальных сооружений, которые нужно реконструировать для организации многодневных круизных программ по Байкалу.

Игорь Кобзев прибыл в Улан-Удэ по приглашению Алексея Цыденова для участия в торжественных мероприятиях, посвященных празднованию 100-летия образования республики.

«Развитие водного туризма будет способствовать увеличению туристического потока и может

послужить развитию нового направления на Прибайкальской территории», — отметил губернатор Иркутской области.

Он подчеркнул, что помимо причальных сооружений нельзя забывать о создании и модернизации береговой инфраструктуры, в первую очередь берегоукрепительных сооружений. Берегоукрепление — актуальный вопрос для обеих территорий, поскольку риск подтопления близлежащих к береговой линии населенных пунктов сохраняется и на иркутской, и на бурятской сторонах Байкала.

По итогам встречи Игорь Кобзев и Алексей Цыденов приняли решение выступить с совместной инициативой о вынесении вопросов модернизации прибайкальской гидротехнической инфраструктуры на обсуждение комиссии Государственного Совета Российской Федерации по направлению «Транспорт».

«ВОДОХОДЪ»

«САГА О ВЫБОРГЕ» ПОД ПЕСНЬ РЕКИ

Теплоход «Мустай Карим» совершит за сезон пять круизов с посещением Выборга.

Лайнер нового поколения «Мустай Карим» в конце мая совершил первый судозаход в морской порт Выборг. Всего же за сезон с посещением древнего Выборга на теплоходе «Мустай Карим» запланировано пять круизов. Первые три рейса загружены полностью. Спрос на круизы в сентябре и октябре — высокий. В 2023 году компания «ВодоходЪ» планирует привести в Выборг более 1000 туристов.

На сегодняшний день теплоход «Мустай Карим» — единственное круизное судно, которое может пройти по Финскому заливу до Выборга, пройдя через исторический центр Санкт-Петербурга. Общая протяженность маршрута из Москвы до Санкт-Петербурга за восемь дней круиза «Сага о Выборге» составляет 2083 км, из них расстояние от Санкт-Петербурга до Выборга и обратно — 340 км.

Теплоход «Мустай Карим» проекта PV-300 оснащен высокотехнологичным навигационным оборудованием и относится к классу «река-море», что позволяет пройти маршрут от Москвы до Выборга по рекам, каналам и морю. «Мустай Карим» может проходить по акватории Финского залива с 1 мая по 10 октября, согласно правилам Российского классификационного общества.

Для обоснования возможности прохода теплохода «Мустай Карим» до Выборга Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова выполнил научную работу, результаты которой подтвердили возможность безопасного прохода лайнера до Выборга и его безопасной швартовки в порту.

«Теплоход «Мустай Карим» на сегодняшний день является одним из самых габаритных пассажирских судов речного флота страны (длина 141,15 м, ширина 16,9 м), а по маршруту есть места с ограниченными параметрами судового хода, например, Высоцкий поворот. В рамках подготовки к заходу в «Морской порт Выборг» все судоводители теплохода «Мустай Карим» прошли тренажерную подготовку по проходу Выборгского морского канала. Подготовка заняла 4 месяца, начиная с декабря 2022 г.», — рассказал капитан теплохода «Мустай Карим» Сергей Кайнов.

Пассажирские теплоходы не заходили в порт Выборга более пяти лет. До пандемии регулярные рейсы по маршруту «Лаппенранта — Выборг» по Сайменскому каналу выполнял только финский круизный теплоход «Карелия».

«Судозаход теплохода «Мустай Карим» не только первый круиз в Выборг с осени 2019 года, но и первый судозаход судна такого класса, да еще и под российским флагом, — поделилась генеральный директор ООО «Порт Логистик» Морской порт Выборг Ольга Ансберг. — До недавнего времени считалось, что суда длиннее 135 метров в этот порт заходить не могут, но, со временем невозможное становится возможным, и сегодня мы приняли пассажирское судно длиной 141 метр. Мы только начинаем восстанавливать пассажиропоток, но работаем в этом направлении. Пока сказать можно только о том, что мы надеемся на развитие внутреннего морского туризма и готовы предоставить

инфраструктуру порта круизным компаниям».

Современный лайнер «Мустай Карим», помимо новых маршрутов до Выборга, в этом году также совершил свой первый круиз в Башкирию — на Родину писателя, чье имя носит теплоход, впервые прошел по Каме и в начале мая побывал в Перми.

Компания «ВодоходЪ» всегда стремится искать новые возможности и пункты судозаходов с интересной береговой программой для туристов. К сожалению, есть много ограничений, как естественных — параметры судового хода на внутренних водных путях, так и связанных с возможностью причальных сооружений принимать суда с большими габаритами, такие, как теплоход «Мустай Карим».

«На Выборг как новую точку, мы смотрели давно, так как это действительно уникальное место, во многом непохожее на другие города по круизным маршрутам, с интересной историей и особой атмосферой средневековья. Мы рады, что открываем эту точку на карте наших маршрутов! — подчеркнул генеральный директор компании «ВодоходЪ» Ришат Багаутдинов. — Учитывая высокий спрос этого года, мы надеемся увеличить количество судозаходов в Выборг в следующем году и хотели бы развивать это направление».

Занавигацию теплоход «Мустай Карим» совершает около 40 круизов по городам Золотого кольца, между «Двух столиц», по Средней и Нижней Волге. В 2023 году теплоход «Мустай Карим», кроме Выборга, впервые побывал в Уфе, Перми, планируются судозаходы в Астрахань и Завидово.



Фото пресс-службы ООО «ВодоходЪ»

...И БЕЛОЕ МОРЕ В ПРИДАЧУ

Свыше 1600 круизных маршрутов и туров по Волге, Каме, Дону, реке Белой, Енисею, Байкалу и Белому морю предлагает в сезон — 2023 «ВодоходЪ».

Первые шесть судов «Водохода», открывшие в конце апреля круизную навигацию-2023, отправились из Нижнего Новгорода и Самары. Теплоходы «Мустай Карим» и «Александр Пушкин», к примеру, отправились из Нижнего Новгорода в Уфу. Более 300 человек на двух бортах за 11 дней круиза посетили Свияжск, Казань, Нижнекамск, Елабугу, Чебоксары, Уфу.

Круизы в Башкирию возможны только раз в сезон — в дни весеннего паводка, когда уровень воды в реке Белая позволяет пройти четырехпалубным судам. Всего на майские праздники «ВодоходЪ» организовал 4 круиза в Уфу на теплоходах разного класса: «Мустай Карим», «Александр Пушкин», «Константин Федин».

В 2023 году компания увеличила количество речных круизов из Перми. Под регион выделен

теплоход «Виссарион Белинский», который будет осуществлять рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Карелию, Нижний Новгород, Казань, Самару, Волгоград и Астрахань. А на круизную линию Санкт-Петербург — Москва вышел теплоход премиум-класса «Николай Чернышевский».

Внешнюю навигацию «ВодоходЪ» вывел в работу на 5 круизных судов больше, чем в 2022 году. Из 26 теплоходов компании будут работать 24 круизных судна и 1 скоростное судно на воздушной подушке «Бирюса» для экспедиционных туров по Байкалу.

Всего в сезон «ВодоходЪ» предлагает свыше 1600 круизных маршрутов и туров по Волге, Каме, Дону, реке Белой, Енисею, Байкалу и Белому морю. Компания планирует обслужить 138 тыс. туристов, что на 14% больше, чем годом ранее.

«АСТРА МАРИН»

ПО ВОЛХОВУ В ИЛЬМЕНЬ

Петербургская «Астра Марин» открыла новые водные маршруты в Великом Новгороде.

Петербургская группа компаний «Астра Марин» запустила в Великом Новгороде и Новгородской области новые регулярные водные транспортные и экскурсионные маршруты на реке Волхов и озере Ильмень.

Открывшиеся водные линии являются уникальными для Новгорода и связывают достопримечательности в историческом центре города, а также знаменитые туристические локации на противоположных берегах озера Ильмень. «Астра Марин» специально под этот проект подготовила на своих производственных мощностях новые и модернизированные теплоходы.

Впервые за 30 лет состоялся запуск регулярного водного маршрута

«Великий Новгород — Взвяд», по которому курсируют скоростные суда типа «Восход», рассчитанные на 71 пассажира. Этот проект реализован в рамках соглашения о сотрудничестве «Астра Марин» с правительством Новгородской области. На линии предусмотрено шесть рейсов в день — по три в каждую сторону. Время в пути составляет 1 час.

Маршрут «Великий Новгород — Взвяд» включен в систему мультимодальных перевозок РЖД. Гостям Великого Новгорода и городов области теперь доступен единый билет на поезд дальнего следования или пригородные поезда вместе с «Восходом». Кроме того, между деревней Взвяд и городом Старая Русса организован муниципальный автобус, рейсы

которого синхронизированы с расписанием «Восхода».

Вторая водная линия — это ежедневный водный маршрут по системе Hop-on Hop-off («вошел-вышел») с неограниченным числом поездок в течение 3,5 часов. В Великом Новгороде проект подобного формата и масштаба реализован впервые.

На маршруте четыре остановки: Ярославово Дворище, Рюриково Городище, Юрьев Монастырь и Церковь Николы на Липне. Между ними станут курсировать тримараны, рассчитанные на 10 пассажиров, с отправлением от причалов каждые 10 минут.

«Новгородская область обладает высоким туристическим потенциалом, который, конеч-



Фото пресс-службы «Астра Марин»

но, необходимо интегрировать в карту внутрисубъектных путешествий. Например, благодаря совместным усилиям с властями региона восстановлена водная линия в деревню Взвяд, которая не действовала около 30 лет, — отмечает генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов. — Мы готовы перенести наш накопленный несколькими десятилетиями опыт в Санкт-Петербурге для развития водного экскурсионного транспорта в Новгородской

области, в частности предлагаем пассажирам высокий уровень сервиса. На тримаранах они могут приобрести прохладительные напитки, а «Восход» — это комфортабельный современный скоростной теплоход с местами разного класса, системой кондиционирования, эргономичными креслами, туалетами и кафе. Мы уверены в успешности первой очереди нашего проекта, и готовы в дальнейшем открывать новые линии водного транспорта в регионе».

РС



Фото РС. Автор С. Легуша

ЗАСЛОН ДЛЯ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ

Российский морской регистр судоходства принял участие в экспертном семинаре ИМО по парниковым газам.

Российский морской регистр судоходства принял участие в экспертном семинаре ИМО по рассмотрению предложений средне- и долгосрочных мер сокращения выбросов парниковых газов с судов.

На встрече присутствовали более 200 специалистов от государств — членов ИМО, а также от международных организаций и национальных институтов: UNCTAD, ICCT, Ricardo, OECD, Mærsk McKinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, Clarksons Research, Университетов Сингапура и Сан-Паулу и др.

В ходе совещания были проанализированы предварительные предложения по техническим и экономическим элементам среднесрочных мер, а также их возможные комбинации, среди которых:

- система торговли квотами ECTS (авторы — страны ЕС);
- международный механизм устойчивого финансирования и поощрения судоходства IMSF&R (Бразилия и КНР);
- фонд устойчивого судоходства ИМО

(Международная палата судоходства);

- схема поощрения судоходства feebate с нулевыми выбросами ZESIS (Япония);
- сочетание топливного стандарта GFS (GHG Fuel Standard) и фиксированного налога levy (страны ЕС) и др.

Обсуждалась эффективность предлагаемых тактик для достижения долгосрочных целей Стратегии ИМО по выбросам парниковых газов, а также потенциальное воздействие предлагаемых мер на государства-члены ИМО.

Большинство участников подтвердили необходимость комбинирования технической меры (например, в форме топливного стандарта GFS) с одним из экономических элементов (например, в форме фиксированного налога levy или схемы поощрения feebate).

Следующим этапом станет более детальное обсуждение предложений на 15-м совещании Межсессионной рабочей группы по сокращению парниковых газов (ISWG GHG 15) в конце июня 2023 и далее на 80-й сессии КЗМС в июле 2023 года.

МОРСПАСЛУЖБА

РОССИЙСКОЕ — ЗНАЧИТ ОТЛИЧНОЕ

Специалисты Морспасслужбы успешно апробировали новейшее водолазное снаряжение российского производства.

На водолажном полигоне учебно-тренировочного центра Морспасслужбы провели апробацию нового водолазного шлема универсального водолазного снаряжения. Водолазные спуски проводились в акватории Москва-реки в рамках совместной работы с производителями отечественной водолазной техники по программе импортозамещения и в рамках дальнейшего обновления подразделений Морспасслужбы водолажным оборудованием и снаряжением.

Разработчики подмосковного многопрофильного предприятия АО «КАМПО» предоставили новое снаряжение, по ряду параметров превосходящее зарубежные аналоги. По мнению специалистов, обновленный шлем универсального водолазного снаряжения СВУ-5 позволяет существенно увеличить возможности водолаза при выполнении подводно-технических, аварийно-спасательных и других видов работ, в том числе при водолазных работах в условиях низких температур воды и воздуха, а также в загрязненных средах и с повышенным содержанием нефтепродуктов.

По результатам практических спусков специалистами Морспасслужбы подтверждены заявленные технические характеристики, надежность и безопасность оборудования, а также отмечены удачные



Фото с сайта Морспасслужбы

решения по эргономике и комфортности при выполнении водолазных работ.

В дальнейших планах водолазной службы — постоянно расширять спектр технических возможностей для работы на различных глубинах, осваивая новые образцы водолазного снаряжения и оборудования отечественного производства. За прошедший год специалисты крупнейшего в РФ отряда водолазов ФГБУ «Морспасслужба» в 9 филиалах учреждения приняли участие в более чем в 200 различных проектах, успешно выполнив водолазные работы. Учреждение на системной основе развивает оснащение водолазной службы, повышает уровень квалификации специалистов, расширяет спектр и сложность выполняемых работ.

ПОДПИСКА

на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2023 г.



Журнал «Гидротехника»
Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6000
- Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) — 8000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4000



Журнал «ПортНьюс»
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 9000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 5000



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

- Два выпуска в неделю в электронном формате, 8 выпусков в месяц — 16 000

Стоимость подписки на печатные версии включает стоимость доставки «Почтой России»

ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ
В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:

- по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
- e-mail: ek@portnews.ru

• через форму подписки на сайте www.portnews.ru



КОНФЕРЕНЦИЯ

26 сентября
2023 года

2 «СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург

ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68
+7 (812) 570-78-03
+7 (812) 712-45-16

E-mail:
snitko@portnews.ru
mn@portnews.ru

ЛЕТНЯЯ ШКОЛА

«МОЛОДЫЕ КАДРЫ АРКТИКИ»

В ГУМРФ впервые пройдет Международная летняя школа «Молодые кадры Арктики»

Впервые в истории ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова будет проходить Международная летняя школа «Молодые кадры Арктики», которая состоится 2–8 июля 2023 года. Ожидается, что это станет одним из крупнейших международных проектов вуза в этом году. Школа посвящена современным проблемам и вызовам Арктической зоны Российской Федерации.

Известно, что Арктический регион всегда являлся приоритетным интересом для Российской Федерации. Сегодня в непростых условиях тотальных ограничений и санкций этот суровый регион требует особо пристального внимания. Наиболее острыми вызовами региона, решение которых требует нового подхода и свежих идей, являются социально-экономические и инфраструктурные задачи. Являясь международным образовательным центром с мировым именем, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова предлагает свой многолетний мощный потенциал в сфере морских арктических компетенций в целях социально-экономического развития Арктического региона страны.

С этой целью Макаровка создала свой уникальный проект — Международную летнюю школу «Молодые кадры Арктики». Проект направлен на формирование интереса студенчества и молодежи в целом к проблемам Арктической зоны Российской Федерации, вопросам организации

транспортных предприятий Арктики, создания эффективной системы подготовки кадров, а также организации малого и среднего предпринимательства в регионе.

Международная летняя школа «Молодые кадры Арктики» — это интенсивная недельная программа, которая состоит из образовательных модулей и культурно-просветительского блока. Участники школы примут участие в тренингах, кейсах, бизнес-играх с целью изучения Арктики в ее социально-экономическом контексте и формирования понимания особенностей региона. Программа рассчитана на студентов Российской Федерации и стран СНГ в возрасте от 18 до 23 лет. Рабочий язык международной летней школы — русский.

Кроме обучения участникам предстоит стать на один день моряком, выйти на яхте под парусами в акваторию Финского залива и управлять судном, стоя на капитанском мостике, а также принять участие в «спасательной операции» на море.

Летняя школа проводится при грантовой поддержке автономной некоммерческой организации «Экспертный Центр — Проектный Офис Развития Арктики (ПОРА)» и информационной поддержке филиала Федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Музей заповедник «Музей Мирового Океана» в Санкт-Петербурге — «Ледокол Красин».

МАКАРОВСКИЕ ЧТЕНИЯ

ПОСВЯТИЛИ
АЛЕКСАНДРУ ЖЕРЛАКОВУ

В ГУМРФ прошли «Макаровские чтения-2023», посвященные профессору Александру Жерлакову.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова состоялась традиционная ежегодная научно-практическая конференция «Макаровские чтения-2023». В России указом президента 2023 год объявлен Годом педагога и наставника, и в его рамках конференция была посвящена 100-летию со дня рождения Александра Жерлакова, прошедшего в стенах университета путь от курсанта до профессора, начальника ЛВМУ имени адмирала С. О. Макарова.

Пленарное заседание с приветственным словом от имени ректора университета Сергея Барышников открыл директор Института «Морская академия» кандидат военных наук Владимир Соколов, который обратил внимание аудитории на важность участия молодежи университета в научно-исследовательской и изыскательской работе. Он также отметил, что жизнь и деятельность таких людей, как Александр Васильевич Жерлаков, — пример для новых поколений курсантов и студентов ГУМРФ имени ад-

мирала С. О. Макарова. Директор пожелал участникам конференции плодотворной и взаимовыгодной работы.

Своими воспоминаниями об Александре Васильевиче Жерлакове поделились старейший работник университета Николай Зимин, бывший заведующий кафедрой технических средств судовождения Вячеслав Сизов.

С докладом о возможных направлениях пересмотра Конвенции ПДНВ выступил директор департамента по конвенционной подготовке Александр Горобцов.

О мемориальном наследии вице-адмирала Степана Осиповича Макарова и подготовке сборника документов о нем рассказали научный сотрудник Центрального Военно-морского музея Александр Странковский и главный специалист отдела научных публикаций Российского государственного архива Военно-морского флота Дмитрий Гусев.

Современные тенденции в морском образовании нашли отражение в широкой тематике докладов второй секции «Макаровских чтений»: от робототехнических комплексов и судовых радиолокационных станций до проблем создания систем технического зрения подводных аппаратов.



Фото предоставлены пресс-службой ГУМРФ

РЕГАТА

ПАРУСНЫЙ СПОРТ — ЛЮБИМЫЙ САМЫЙ

В традиционной регате «Кубок памяти адмирала С. О. Макарова» приняли участие 125 спортсменов.

IX-я регата «Кубок памяти адмирала С. О. Макарова», которую ГУМРФ традиционно проводит на своих крейсерских яхтах класса «Четвертьтонник», прошла в Невской губе Финского залива и была посвящена 320-летию Санкт-Петербурга. В этом году участниками «Кубка памяти адмирала С. О. Макарова» стали 125 спортсменов. В проведении соревнований были задействованы 8 судей, трое из которых имеют квалификацию «Спортивный судья всероссийской категории».

Хорошо отработали все дни регаты волонтеры, помогая обеспечивать безопасность швартовых операций (подхода и отхода яхт), решая текущие яхтенные задачи.

Регата проходила в непростых погодных условиях. В один из гоночных дней холодный ветер достигал 25 узлов, а температура воздуха не поднималась выше +11 градусов. Тем не менее, удалось провести 19 полноценных гонок, что позволило выявить победителей и призеров в двух зачетах.

В первой части состязаний

участвовали студенты и курсанты ГУМРФ и других вузов России. С каждым годом число студентов, желающих принять участие в «Кубке памяти адмирала С. О. Макарова», неуклонно растет. Если в первый год проведения регаты вуз был представлен лишь двумя экипажами, то в 2023 году пришлось проводить дополнительный круг гонок с целью выявить три лучших экипажа от ГУМРФ. Также из года в год увеличивается число команд из разных вузов не только Санкт-Петербурга, но и других регионов России и зарубежья.

В финале среди студентов в упорной борьбе победу одержал экипаж ГУМРФ-1 — представители Института «Морская академия»: Сергей Дудко, Александр Шавлинский, Арсений Ивков, Кирилл Кононин и Илья Обогрелов.

Второе место занял экипаж-1 из Нижнего Новгорода — студенты Нижегородского государственного технического университета имени Р. Е. Алексеева: Денис Ви-



ноградов, Егор Пяткин, Андрей Миронов и Наталья Хрункова.

Третье место заняла команда ГУМРФ-3: Артем Кузьмин, Иван Холодков, Дмитрий Кудрявцев, Егор Адамов — также ИМА.

Четвертое место — у команды представителей Высшей школы экономики из Москвы под управлением Марины Петровой.

Вторая часть регаты включала гонки для взрослых участников, экипажи которых состояли из сотрудников ГУМРФ и предприятий-партнеров вуза. Почетными гостями стали председатель комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики правительства Санкт-Петербурга Герман Широков, ректор ГУМРФ Сергей Барышников, проректор по работе с филиалами и международной деятельностью вуза Елена Смягликова, ректоры

транспортных университетов России.

В торжественной обстановке старт регате сотрудников дал ректор университета. Со словами приветствия также выступили председатель КДА Герман Широков, директор Санкт-Петербургского речного яхт-клуба Анна Шумейко.

В итоге первое место завоевала команда КБ завода «Россия»; второе место заняла команда «Локо тур 1» (РЖД), третье место — команда Института «Морская академия» ГУМРФ.

После соревнований ректор ГУМРФ Сергей Барышников поблагодарил всех за участие. Как студенты, так и взрослые участники высоко оценили организацию парусных гонок. Награды получили все участники.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ