

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».

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



№ 11 (13005)

Выходит один раз в месяц
15 НОЯБРЯ 2019 ГОДА

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



**КАК ОБУСТРОИТЬ
РОССИЮ ТУРИСТСКУЮ**
СТР. 2



**ЛЕДОКОЛЫ
«ГАЗПРОМ НЕФТИ»
В ОБСКОЙ ГУБЕ** СТР. 6



**ИЗ ТАНКЕРОВ —
В СУХОГРУЗЫ** СТР. 9



**ДМИТРИЙ ГАЛКИН:
КАЖДЫЙ ДОЛЖЕН
ЗАНИМАТЬСЯ ТЕМ,
К ЧЕМУ ТЯНЕТСЯ!** СТР. 5



СПГ-ТОПЛИВУ ВКЛЮЧЕН ЗЕЛЕННЫЙ СВЕТ

Судоходство приняло экологические вызовы: более чистое газомоторное топливо уверенно внедряется судовладельцами. Первый опыт показал положительную экономику этого процесса, но сохраняются инфраструктурные проблемы и потребность в совершенствовании национального законодательства.

Россия, обладая существенными запасами природного газа, имеет естественное преимущество для продвижения газомоторного топлива. Такое мнение, обращаясь с приветственным словом к участникам III конференции «СПГ-флот и СПГ-бункеровка в России», высказал генеральный директор одной из крупнейших мировых танкерных судоходных компаний «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. Он также отметил, что опыт применения сжиженного природного газа (СПГ) на танкерах «Совкомфлота» доказал его экономическое преимущество

перед дизельным топливом в зонах особого контроля за выбросами с судов (ЕСА), где с 2015 года действует жесткое ограничение на содержание серы в судовом топливе в 0,1%.

«В период летней навигации 2019 года наши суда успешно осуществили коммерческие рейсы по трассам СМП, используя на всей протяженности маршрута только СПГ-топливо. В ходе рейсов была проверена работоспособность систем и механизмов судов в условиях низких температур, а также освоен новый глубоководный маршрут в северной части Вос-

точно-Сибирского моря. Компания продемонстрировала свою приверженность к использованию экологически более чистого топлива в Арктике. Использование СПГ в качестве судового топлива в регионах Северного и Балтийского морей (зонах особого контроля за содержанием серы в судовом топливе) экономически более эффективно, чем использование дизельного топлива. Более чем годичный опыт эксплуатации крупнотоннажных танкеров на газомоторном топливе показал, что использование СПГ позволяет сократить выбросы углекислого

газа (CO₂) в атмосферу на 30%, по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе», — сказал Игорь Тонковидов.

Глава «Совкомфлота» добавил, что Министерство транспорта РФ и Федеральное агентство морского и речного транспорта уже предприняли целый ряд последовательных шагов, стимулирующих использование СПГ как экологически более чистого вида топлива. В частности, порты Балтийского бассейна снизили размер портовых сборов для судов, эксплуатирующихся на газомоторном топливе.

Начало, окончание на стр. 3

МОРСКАЯ КОЛЛЕГИЯ

РОССИЯ ШЕЛЬФОМ ПРИРАСТАТЬ БУДЕТ

Ключевые вопросы развития флота и судостроения обсудили 18 октября в Санкт-Петербурге на совещании Морской коллегии при правительстве Российской Федерации.

В числе вопросов концептуальных — расширение границ континентального шельфа России. Обоснование будет представлено в комиссию ООН в начале 2020 года. В случае положительного решения, как сообщил заместитель председателя правительства РФ, председатель Морской коллегии Юрий Борисов, российская территория увеличится более чем на 1 млн кв. км, на которых сосредоточено примерно 12% нефтяных и 33% газовых запасов России. Члены Морской коллегии обсудили также

проблемы круизного судоходства и яхтенного туризма в стране. В числе основных — стареющий флот, сдерживающий рост круизного туризма, и отсутствие необходимой инфраструктуры для приема иностранных яхт. А также, в ряде случаев, необходимость увеличения габаритов судоходных путей и дноуглубительных работ в акваториях портов.

Так, в пассажирском порту Санкт-Петербурга «Морской фасад», являющемся активным участником мирового круизного рынка, прием круизных лайнеров

сегодня ограничен длиной 340 м. Соответственно, необходимо увеличить габариты судоходных путей и провести дноуглубление в акватории порта.

Члены Морской коллегии отметили необходимость реконструкции пункта пропуска на форте «Великий князь Константин» в Кронштадте (порт Санкт-Петербург). Это позволит значительно увеличить число прибывающих в страну яхтенных туристов.

(Анализ ситуации в сфере водного туризма читайте на стр. 2).



Фото: www.goarctic.ru

КАК ОБУСТРОИТЬ РОССИЮ ТУРИСТСКУЮ



Круизный теплоход «Петр Великий»

Морские и речные круизы, являясь сегментом туристической деятельности, создают значительный мультипликативный эффект, позволяя развиваться большому количеству смежных отраслей. Благодаря круизному судоходству создаются и сохраняются рабочие места в прибрежных регионах, увеличиваются поступления в бюджеты различных уровней. Большое количество российских культурных объектов доступны для массового туристического потока только с воды. Среди них Соловецкие острова, Валаам, Кижы.

КРУИЗЫ ВЫБИРАЮТ РЕКИ

Российский круизный рынок пока сосредоточен преимущественно на внутренних водных путях. На российских реках круизы выполняются более чем по 50 маршрутам. Основными пунктами отправления являются Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Казань, Самара. У российских и иностранных туристов наибольшей популярностью пользуется маршрут из Москвы и городов Поволжья в Санкт-Петербург и обратно. В азиатской части круизы осуществляются на реках Обь, Енисей, Лена и Амур.

В среднем за навигацию по внутренним водным путям России перевозятся порядка 300–350 тыс. российских и иностранных туристов. Только на берегу (без учета стоимости путевки и оплаты дополнительных услуг судоходным компаниям-туроператорам) пассажирами круизных судов расходуются весьма ощутимые суммы.

морские круизы выполняются в других бассейнах на российских научно-исследовательских судах (летом — в Арктике, зимой — в Антарктике) и атомных ледоколах по маршруту Мурманск — Земля Франца-Иосифа — Северный полюс. Количественные показатели весьма невелики.

При этом отмечается значительный интерес иностранных круизных компаний к заходам их судов в российские морские порты. Так, например, иностранные суда выполняют круизы по трассе Северного морского пути. Растет количество судозаходов иностранных круизных и паромных судов в Санкт-Петербург. На Дальнем Востоке иностранные круизные суда заходят во Владивосток, Корсаков, Петропавловск-Камчатский, на Курильские и Командорские острова.

Круизное судоходство предъявляет особые требования к береговой инфраструктуре для приема судов, их обслуживания

«Пионерский» в Калининградской области. В то же время в Каспийском бассейне (Астрахань, Махачкала, Дербент) современные терминалы с многосторонними пассажирскими пунктами пропуска через государственную границу Российской Федерации отсутствуют.

ЧТО НАМ СТОИТ ФЛОТ ПОСТРОИТЬ. ПАССАЖИРСКИЙ

Для организации круизов по российским рекам в настоящее время используется около 100 двух-, трех- и четырехпалубных судов, построенных в советский период на верфях ГДР, Австрии, Венгрии и Чехословакии. Средний возраст речных круизных судов приблизился к 40 годам, однако все эксплуатируемые суда находятся в надлежащем техническом состоянии, многие из них прошли глубокую модернизацию, позволившую повысить безопасность судоходства и уровень комфортабельности.

«Наиболее перспективными направлениями развития круизного туризма в России будут комбинированные речные и морские круизы в Азово-Черноморском, Каспийском и Балтийском бассейнах, развитие экспедиционного туризма, прежде всего в Арктической зоне, а также развитие международных морских круизов в дальневосточных бассейнах».

Стратегия развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года

в таких заказах, что препятствует снижению стоимости строительства. Привлекать заемные средства на эти проекты очень сложно. Стоимость строительства круизного судна превышает стоимость строительства грузового судна в 4–5 раз, а срок окупаемости проекта строительства круизного судна составляет 25–30 лет. Учитывая высокие коммерческие риски, принять инвестиционное решение без комплекса мер господдержки невозможно. О достаточности мер господдержки в этом сегменте судостроения судовладельцы и Минпромторг России ведут постоянные дискуссии.

Рентабельность работы судоходных компаний-туроператоров год от года снижается под влиянием большого количества факторов: геополитических, экономических, гидрометеорологических. Негативное воздействие также оказывают: наличие избыточных требований законодательства, рост стоимости топлива, рост стоимости береговых экскурсий. Повторяющиеся периоды маловодности усугубляют инфраструктурные ограничения на внутренних водных путях.

О ПЕРВООЧЕРЕДНЫХ МЕРАХ — В ТЕЗИСАХ

Учитывая необходимость поддержания имиджа Российской Федерации как страны, благоприятной для туризма, Российская палата судоходства к заседанию Морской коллегии подготовила предложения, направленные на развитие круизного судоходства в России. Ниже приведены основные из них.

Нормативно-правовая сфера. Необходимо упрощение визовых формальностей, электронное бронирование и реализация пу-

тевок, устранение избыточных и дублирующих требований законодательства, внесение изменений в Налоговый кодекс РФ, отменяющих взимание НДС при реализации круизных путевок на внутреннем и въездном рынках.

Инфраструктура. Доведение габаритов внутренних водных путей до проектного состояния путем 100-процентного нормативного финансирования; строительство Нижегородского и Багаевского низконапорных гидроузлов, причалов для приема круизных судов на внутренних водных путях и в морских портах.

Стратегия. В рамках реализации Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года предусмотрена разработка концепции развития круизного туризма в Российской Федерации до 2024 года.

В сфере судостроения также назрел ряд вопросов, требующих решения. А именно:

- продление программы льготного лизинга круизных судов по ставке 2,5% с увеличением срока с 18 до 25 лет в связи с коротким сроком навигации на внутренних водных путях России и высокой капиталоемкостью строительства круизных судов;

- реализация механизма СУГ и его значительное увеличение, увеличение объема бюджетных средств, выделяемых ежегодно на эти цели;

- разработка и реализация мер, направленных на строительство серий круизных судов по госзаказу с последующей передачей в операционный лизинг (бербоут-чартер) судоходным компаниям-туроператорам.

(По материалам Российской палаты судоходства)

2019 год стал знаковым для российской круизной отрасли. Впервые в России спущены на воду сразу три больших круизных теплохода: «Петр Великий», «Мустай Карим» и «Золотое кольцо»

При организации морских круизов количество судов под российским флагом крайне мало. На Черном море по единственному круизному маршруту Сочи — Новороссийск — Ялта — Севастополь с 2017 года выполняет рейсы одно судно, число пассажиров которого ограничивается несколькими тысячами за сезон. Кроме того,

и обслуживания пассажиров. В последние годы в России реализованы масштабные проекты в этой сфере: «Морской фасад» в Санкт-Петербурге, Сочинский пассажирский порт, новый морской вокзал в Петропавловске-Камчатском. Начато строительство Международного морского пассажирского терминала

Меры государственной поддержки судостроения и судоходства, в том числе и применение механизма судового утилизационного гранта (СУГ), позволили начать процесс обновления состава круизного флота: впервые на российских верфях строятся четыре круизных судна. Однако пока отсутствует серийность



Спуск на воду четырехпалубного круизного судна «Мустай Карим»

СПГ-ТОПЛИВУ ВКЛЮЧЕН ЗЕЛЕННЫЙ СВЕТ

Окончание, начало на стр. 1

В настоящее время компания «Газпромнефть Марин Бункер» реализует проект строительства первого в России танкера-бункеровщика СПГ, который будет работать на Балтике. В июне 2019 года «Совкомфлот» и «Газпромнефть Марин Бункер» заключили соглашение о сотрудничестве в сфере реализации проектов по бункеровке судов газомоторным топливом.

В 2018 году группа «Совкомфлот» первой в мировой танкерной отрасли приступила к внедрению СПГ в качестве основного топлива для крупнотоннажных танкеров, которые используются в трамповых перевозках углеводородов.

На сегодняшний день «зеленая» серия крупнотоннажных нефтеналивных танкеров «Совкомфлота» состоит из шести судов. Головное судно серии — «Проспект Гагарина». Все танкеры приняты в эксплуатацию в 2018–2019 годах, их дедейт составляет 113 тыс. тонн. Длина судов — 250 м, ширина — 44 м, ледовый класс — 1А/1В.

Инициатива «Совкомфлота» по внедрению газомоторного топлива в качестве основного для крупнотоннажных танкеров получила широкое признание в отрасли. В декабре 2018 года проект создания и начала эксплуатации крупнотоннажных танкеров «зеленой» серии типа «Проспект Гагарина» стал ла-

уреатом отраслевой премии Lloyd's List Global Awards 2018 в номинации «Защита окружающей среды» (Environmental Award — Individual Company), а в 2019 году «Проспект Гагарина», головной танкер «зеленой» серии СКФ, стал обладателем премии Marine Propulsion Awards в номинации «Судно года» (Ship of the Year) и премии Nor-Shipping Next Generation Ship Award 2019.

ИНФРАСТРУКТУРА
И ЗАКОНЫ

Если говорить об инфраструктуре для бункеровки СПГ, то в России здесь уже имеются подвижки: с весны 2019 года работает терминал «Криогаз-Высоцк», в ближайшей перспективе должен заработать терминал «КС Портовая» в Выборгском районе Ленобласти. Кроме того, «Газпром» планирует создать такие терминалы в Черном море с выходом в Средиземное море и в Японском море с выходом на Тихоокеанские транспортные маршруты.

Компания «Газпромнефть Марин Бункер» с 2021 года по 2030 год планирует ввести в эксплуатацию на Северо-Западе три СПГ-бункеровщика. Первый танкер-бункеровщик СПГ вместимостью 5800 куб. м уже строится и будет введен в коммерческую эксплуатацию во II квартале 2021 года.

Для создания флота на СПГ необходимо формирование свода соответствующих правил и стандартов. Как рассказал в ходе конференции директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Юрий Костин, Правилами классификации и постройки судов Российского морского регистра судоходства установлены технические требования к судам, на которых в качестве топлива используется природный или нефтяной газ. Также внесены изменения в правила Российского речного регистра судоходства и соответствующие Правила классификации и постройки судов, Правила технического наблюдения за постройкой судов, изготовлением материалов и изделий, содержащие требования к судам, на которых в качестве топлива используется природный или нефтяной газ.

Кроме того, компания «Газпромнефть Марин Бункер» инициировала разработку проекта стандарта «Суда и морские технологии. Требования к бункеровке судов, использующих сжиженный природный газ в качестве топлива». Данный стандарт определяет требования как к судам-бункеровщикам, так и к бункеруемым судам, регламентирует технологические процессы и процедуры бункеровки, описывает требования к конструк-

ции систем передачи топлива, определяет рекомендации по обучению персонала, подготовки отчетности и документации.

Российский морской регистр судоходства (РС) существенно обновил Правила классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом. Планы Регистра на ближайшую перспективу — расширение номенклатуры дополнительных знаков символа класса для газозовов и судов, использующих СПГ в качестве топлива; внедрение трехэтапной системы одобрения мембранных систем хранения СПГ; дальнейшее укрепление сотрудничества РС и Gaztransport & Technigaz; развитие компетенций Регистра в области хранения и перевозки СПГ.

Использование СПГ в качестве топлива перспективно в международных водах, где с 1 января 2020 года будет действовать ограничение на содержание серы в судовом топливе в 0,5%, однако во внутренних водах каждое государство вправе само определять допустимость применения того или иного вида топлива. Если говорить о внутренних водных путях России, то следует учитывать низкую маржинальность бизнеса судоходных компаний, работающих на реке. Поэтому распространение на них требований ИМО — явно преждевременно.

Между тем, как рассказал в ходе конференции президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза, с 1 января 2020 года на территории Союза запрещается выпуск в обращение топлива с содержанием серы более 0,5%. «По нашему мнению, необходимо вести работу над Техрегламентом. Я надеюсь, что есть понимание со стороны федеральных органов исполнительной власти, по крайней мере, это было подтверждено на последнем заседании Морской коллегии при правительстве России, что эти требования... должны быть принципиально изменены и не должны превышать требования Конвенции МАРПОЛ», — сказал Алексей Клявин.

В российском судоходном сообществе сложилось понимание того, что эпоха газомоторного топлива фактически стартовала. Чтобы не отстать от конкурентов и воспользоваться естественным преимуществом, которым обладает Россия в газовой сфере, необходимо в ускоренном порядке решать все возникающие вопросы. А для их успешного решения необходима координация усилий всех заинтересованных сторон.

ИМО

ЗА ЧИСТОТУ БАЛЛАСТНЫХ ВОД

Поправки к международному договору, направленные на предотвращение распространения потенциально инвазивных видов в балластной воде судов, с октября 2019 года вступили в силу, напоминает Международная морская организация (ИМО).



Суда регулярно заполняют балластные танки морской водой для обеспечения устойчивости. Так называемая балластная вода может содержать много морских микроорганизмов, личинок. Они могут стать агрессивными и опасными для местной экосистемы при бесконтрольном сбросе балластной воды в конце рейса.

водами в соответствии с определенным стандартом (так называемый «Стандарт D-2»), направленным на предотвращение попадания жизнеспособных инвазивных организмов в новую морскую экосистему. Этот стандарт придает обязательную силу «Кодексу по одобрению систем управления балластными водами», в котором устанавли-

Главной задачей ИМО является обеспечение безопасности и надежности судоходства, а также предотвращение загрязнения судами морской среды

Для решения этой проблемы Международная морская организация, являющаяся специализированным учреждением ООН, приняла «Международную конвенцию о контроле судовых балластных вод и осадков и управлении ими» 2004 года (BWMC).

Конвенция вступила в силу в 2017 году. Поправки юридически оформляют график реализации положений, чтобы суда обращались со своими балластными

ливаются процедура оценки и сертификации системы управления балластными водами, используемых для достижения стандарта D-2.

Это поможет гарантировать удаление или обезвреживание водных организмов и патогенов в балластных водах до их сброса в новом месте, а также избежать распространения инвазивных видов и потенциально вредных патогенов.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

Наше топливо — это ваша уверенность и безопасность на море. «Газпромнефть Марин Бункер» обеспечивает круглогодичные поставки судового топлива, высокое качество которого соответствует мировым стандартам.

ГАЗПРОМ НЕФТЬ | СТРЕМИМСЯ К БОЛЬШЕМУ!

www.marinebunker.gazprom-neft.ru

ЛЕДОВЫЙ ПРИЧАЛ КАПИТАНА БОЙКО, или Как судно назовешь, туда оно и поплывет

Новый неатомный дизель-электрический ледокол «Обь» Атомфлота (предприятие госкорпорации Росатом) 4 ноября благополучно прибыл в порт приписки Мурманск. А на следующий день, по традиции, на нем торжественно подняли государственный флаг Российской Федерации.

Как сообщил нашему корреспонденту капитан ледокола Александр Бойко, переход из Выборга в Мурманск прошел в штатном режиме: судно — в порядке, экипаж — тоже. За время пути команда вполне обжилась, успели опробовать бассейн и сауну, всем нравится. Через несколько дней ледокол отправится к месту службы в Сабетту — порт на Обской губе, где и пройдет свое первое испытание льдом. Основная его задача — проводка судов с СПГ в подходном канале и акватории порта Сабетта, где строится завод по сжижению природного газа — проект «Ямал СПГ».

Накануне выхода ледокола из Выборга в Мурманск нам удалось пообщаться с его капитаном Александром Бойко.

— Александр Адамович, вы получили в командование уникальное в своем роде судно. Достаточно сказать, что портовый ледокол «Обь» не просто первый такой у Росатомфлота, но и вообще единственный в своем классе. В чем его особенность?

— Главная — оснащенность винторулевыми колонками ледового класса, причем их по две в носовой и кормовой частях. Такая конфигурация позволяет



Александр Бойко, капитан ледокола
Окончил Государственную морскую академию им. адм. С.О. Макарова в Санкт-Петербурге. Первое судно в командование получил в 34 года. Портовый ледокол «Обь» — шестое в его послужном списке судно ледового класса. Возраст — 50 лет. Женат. Характер? И не сомневайтесь — нордический!

судну длиной почти 90 м не только маневрировать в стесненной акватории порта, но и работать в непосредственной близости от причалов, разбивая лед не корпусом, как это делает линейный ледокол, а струями воды, которые создают гребные винты. Происходит это следующим образом: поток воды, поскольку винты поворотные, можно направлять в любую сторону. Этой струей подрывается припайный лед у причала, причальная стенка освобождается ото льда, образуется полынья, и обслуживаемое судно может подойти к причалу практически по чистой воде. И именно благодаря тому, что на судне четыре ВРК, можно, оставаясь практически на месте, струями разбивать лед в непосредственной близости от причала.

Кроме того, на «Оби» установлена инновационная система, которая позволяет двигателям работать не на постоянных оборотах, как на других ледоколах, а — в зависимо-

сти от нагрузки — на переменных. Это позволяет и топливо экономить, и негативное воздействие на окружающую среду значительно снизить...

— Команда на таком судне должна быть с какими-то особыми навыками, специальностями?

— Специальности обычные, но все члены экипажа — люди очень опытные, со многими мне приходилось работать и ранее, на тех же буксирах. Работа в порту, которая нам предстоит, конечно же, имеет свои особенности, но у большинства экипажа опыт такой есть.

— Какие конкретно задачи вам предстоят?

— За период испытаний мы уже прошли 1600 миль. Впереди — длительный переход в порт приписки Мурманск, когда предстоит проверить работу всех систем и механизмов судна в реальной обстановке — плавании по осенней Атлантике в штормовых, ледовых условиях. В Мурманске пополним запасы и дальше — непосредственно к месту работы в порт Сабетта для обеспечения швартовых операций газозовов, танкеров с газовым конденсатом и других судов, которые приходят в порт.

— Вы приняли в командование, по нашим подсчетам, уже третье за последние три с лишним года судно. В 2016-м это был многоцелевой буксир «Пур», через год — тоже бук-

Портовый ледокол «Обь» проекта Aker ARC124 (ледовый класс Icebreaker7) обладает мощностью 12 МВт. Судно способно эффективно работать во льду толщиной 1,5 м на скорости 2 узла и развивать скорость 4 узла в битом льду толщиной до 5 м. Длина судна составляет 89,2 м, ширина — 21,9 м, осадка — 7,5 м. Силовая установка состоит из трех главных генераторных агрегатов со среднеоборотными двигателями и отдельного стояночного агрегата. Четыре полноповоротных движителя с ледовым усилением мощностью на валах по 3000 кВт создают упор на швартовых 115 тонн.

сир ледового класса «Юрибей», сейчас — «Обь». Это в порядке вещей? Или пора уже вводить в морскую табель о рангах должность капитана-испытателя (есть же летчики-испытатели!)?

— Определенный опыт у меня, конечно, есть, особенно применительно к буксирам. И я очень благодарен руководству Росатомфлота за предложение принять участие в работе по строительству судов проекта «Портофлот» (предназначение его — обслуживание танкеров-газовозов в порту Сабетта в ледовой обстановке). Начал с буксира «Пур», построил его, соответственно, перешел из Новороссийска в Мурманск, поработал в Сабетте. То же — с ледокольным буксиром «Юрибей»: так же и на той же верфи принимал участие в группе наблюдения за строительством, затем перешел к ледоколу...

— Поясните, пожалуйста, в чем заключается ваше участие в строительстве?

— Множество вопросов, которые требуют непосредственного участия: от оснащения судна, приемки всех его систем, механизмов и приборов до работы с документами. В группу технического наблюдения входят разные специалисты, и каждый в своей области принимает участие в постройке.

губу их впадает множество, в том числе ... река Таз (только ленивый не позабылся еще на этот счет). Ну, а если всерьез, то вода в губе от рек практически пресная. Лед одинаково себя ведет в морской и пресной воде? Вам ведь хорошо знакомы эти места по прежним годам службы, это облегчает задачу, или лед своенравен и непредсказуем?

— Обская губа вообще не самое простое место на планете. Особенно в зимний период. Действие приливно-отливных течений приводит к образованию больших участков с торошением, и это очень осложняет работу. Особенно в подходном канале. Плюс непосредственная близость от причалов. Лед торошится также и от движения судов, в результате получается «каша» из обломков льда глубиной до пяти метров. За последние годы мы научились с этим справляться, появились определенные наработки. А лед действительно там крепче, чем морской. И совсем не голубой, скорее какой-то мутный из-за того, что в воде много илистых взвесей. Но основная проблема, конечно, торосы — целые горы из ледовых обломков образуются...

— Звучит пугающе, но и завораживает! Как вам Арктика?

Сегодня, для того чтобы быть конкурентоспособным в Арктике, необходимо обладать инновационными технологиями. Первый неатомный ледокол Росатомфлота — единственный в своем классе. Судно оснащено современным электродвижительным комплексом и инновационной электроэнергетической системой.

Мустафа Кашка, генеральный директор ФГУП «Атомфлот»



Обская губа — не самое простое место на планете. Фото: НАСА

Ледокол «Обь» построен на ПАО «Выборгский судостроительный завод» по заказу ФГУП «Атомфлот». Предназначение — проводка судов и обслуживание акватории порта Сабетта для проекта «Ямал СПГ»

— Если «Обь» оправдает ожидания в полной мере, а это покажет работа в ледовой обстановке непосредственно в порту, то в Росатомфлоте имеют намерение строить еще такой же ледокол. По сути, основываясь на вашем опыте его эксплуатации?

— Нет, конечно, ледовые испытания будут наблюдать специальная комиссия, и решение будет приниматься по результатам этих испытаний.

— «Пур», «Юрибей», теперь «Обь»... Этим судам дали названия реки, но в ту же Обскую

Большая часть моей жизни связана с этими местами, с самого детства, поскольку мой отец служил в ВМФ в Северодвинске, потом на Кольском полуострове... И если бы мне не нравилось, наверно, не остался бы. Даже отпуск с супругой мы стараемся проводить на севере, в Скандинавии обычно, а совсем не на юге...

— Через пару дней начинается ваш переход в Мурманск. Ледокол отправляется к порту приписки, а вы, будем считать, просто возвращаетесь домой...



Дмитрий Галкин: КАЖДЫЙ ДОЛЖЕН ЗАНИМАТЬСЯ ТЕМ, К ЧЕМУ ТЯНЕТСЯ!

Он любит повторять: «Каждый должен заниматься тем, к чему тянется!» Может, потому, что сам всегда и без остатка отдавался делу. Своему делу, без которого не мыслит жизни. Результат? Дмитрию Николаевичу Галкину, генеральному директору группы компаний «Гама», 22 ноября исполняется 55 лет, а созданный им многопрофильный холдинг в этом году отмечает 25-летие!

Свой трудовой путь в системе речного транспорта он начал еще в студентом. После третьего курса института, во время плавательской практики, работал матросом на теплоходе «Фридрих Энгельс». Практика позволила ему почувствовать вкус профессии речника. После окончания института Дмитрий Николаевич пошел работать на завод «Красное Сормово» инженером, где приобрел неоценимый опыт судостроителя.

Организовав в 1994 году фирму «Гама», он стал заниматься организацией речных круизов, взяв в аренду сначала трехпалубный теплоход «Рылеев», затем в 1997-м — четырехпалубный «Михаил Фрунзе», а в 2001-м еще и «Михаил Калинин».

ся каюты, кинозалы, помещения ресторанов. Особое внимание уделяется условиям проживания экипажей судов: ремонтируются каюты, места общего пользования. Абсолютно обновленным после реконструкции отправился в юбилейную для компании 25-ю навигацию теплоход «А. С. Попов» с иностранными туристами на борту.

Начиная с 2009 года, Дмитрий Галкин начинает развивать новое направление — судостроение. «Гама» становится первой российской компанией, разработавшей принципиально новый вариант малого круизного судна, способного проходить на глубинах менее метра, экономичного, экологичного, не требующего береговой инфраструктуры, простого в экс-

В 2018 году на судовой верфи «Лотос» заложили два судна этого проекта. На новых теплоходах применяются технологические решения, обеспечивающие повышенную надежность и эффективную работу на предельном мелководье — до 1,2 метра. Это дает круизным судам

туризма была неоднократно отмечена правительством Нижегородской области. «Гама» — неоднократный победитель различных конкурсов в ряде профильных номинаций, в том числе: «Лидеры Нижегородской туристической индустрии» ежегодно с 2003 по 2013 годы в но-

пелом главы Нижнего Новгорода как лучшее предприятие в номинации «За большой вклад в развитие индустрии гостеприимства города Нижнего Новгорода». В 2011 году в конкурсе «Лучший существующий объект туризма ПФО» «Гама» заняла 1 место

Группа компаний «Гама» — многопрофильный холдинг, в который входят судоходная компания «Гама», имеющая девять теплоходов, туристическая компания, загородный отель «Волга», медицинский реабилитационный центр «Янтарь», судоремонтный завод, производственное подразделение, которое осуществляет ремонтные и строительные работы на судах и на земле, животноводческое хозяйство и другие активы. 2019 год — юбилейный год для группы компаний «Гама». 25 лет со дня образования компании

В начале двухтысячных, работав к тому времени огромную клиентскую базу и уже имея большой опыт в организации круизов, Д. Галкин принял решение о приобретении теплоходов в собственность. Так в 2002-м году на балансе фирмы появился первый двухпалубный теплоход «Алдан», в 2003-м — «Александр Свешников», а в 2005-м — сразу четыре трехпалубных теплохода: «Октябрьская Революция», «Иван Кулибин», «Афанасий Никитин», «А. С. Попов».

Судоходные компании под руководством Дмитрия Николаевича с каждым годом расширяют географию речных перевозок, предлагая своим клиентам новые направления. Так, в навигацию 2014 года были разработаны новые круизные маршруты в города Мамадыш и Вятские поляны по реке Вятке, в Тетюши по Волге, впервые по Оке был совершен круиз Н. Новгород — Москва — Н.Новгород.

В межнавигационные периоды на теплоходах производятся обширные работы по реконструкции помещений и модернизации оборудования, внедрена система учета топлива, реконструируют-

платации и ремонте. Основной инновацией данного судна является использование в нем колесного движителя, совмещающего в себе функции движения и управления. Такому судну не нужны рули, управляемость достигается работой колес.

Еще одной особенностью является использование частотно-го преобразователя в схеме гребной энергетической установки, что позволяет использовать для движения энергию переменного тока. И такой теплоход, благодаря использованию новейших достижений науки и техники XXI века, а главное — громадному энтузиазму Дмитрия Николаевича, был построен. В 2012 году инновационный теплоход «Сура» начал выполнять первые рейсы. Все эксплуатационные характеристики нового теплохода были подтверждены на практике.

В 2014 году было построено еще одно судно этой серии — «Колесовъ», в 2015-м — «Доброходъ». В настоящее время все колесные теплоходы успешно эксплуатируются на российских внутренних водных путях.



1 ноября 2019 г. на судостроительном заводе «Лотос» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, судостроительный кластер ЮЦСС) состоялся спуск на воду головного судна проекта ПКС-180 «Золотое кольцо»

заметное преимущество перед существующим речным туристическим флотом, не эксплуатируемым на таких глубинах. Кроме того, компьютерное управление движением и системами судна дает возможность подхода к необорудованному берегу. Пассажирские суда нового проекта позволят расширить географию речных круизов не только в европейской части страны, но и в Сибири и на Дальнем Востоке.

Успешная деятельность фирмы «Гама» по развитию круизного

минациях «Лидер по объему инвестиций в развитие туристической индустрии Нижегородской области», «Лучший туроператор в сегменте «Лучший пансионат Нижегородской области», «Лучший туроператор в сегменте делового туризма», а также «Лучший туроператор года по внутреннему туризму» и «Лучшее туристско-транспортное предприятие», «Лучший туроператор в сегменте «Круизный туризм».

В 2010-м компания «Гама» была награждена Почетным вым-

в номинации «Туроператор по круизному туризму».

За трудовые отличия и значительный вклад в развитие перевозок туристов Д. Н. Галкин награжден медалью «300 лет Российскому флоту» и юбилейным нагрудным знаком «В память 200-летия Управления водными и сухопутными сообщениями».

55! Все, кто хорошо знает Дмитрия Николаевича, не сомневаются: все только начинается!

*Работники ГК «Гама» поздравляют
Дмитрия Николаевича Галкина с юбилеем!*



ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ

ПЕРВЫЙ ТАНКЕР ДЛЯ «АРКТИК СПГ 2»

Совкомфлот и ВЭБ.РФ подписали соглашение о финансировании строительства на верфи «Звезда» пилотного танкера-газовоза для проекта «Арктик СПГ 2». Судно будет передано в тайм-чартер ПАО «НОВАТЭК».

Танкер-газовоз ледокольного типа класса Arc7 предназначен для круглогодичной транспортировки СПГ в сложных ледовых условиях Северного морского пути и способен самостоятельно преодолевать лед толщиной более 2 м. Всего наблюдательным советом ВЭБ.РФ одобрено финансирование 15 таких судов. Каждое судно будет стоить около 330 миллионов долларов, их поставка синхронизирована с началом работы проекта «Арктик СПГ 2».

«Это уже седьмое судно, по которому мы подписываем соглашения о финансировании строительства на «Звезде» с последующей передачей их в лизинг. Всего на текущий момент одобрено участие ВЭБ.РФ в поставках 21 танкера. Рост портфеля заказов на верфи — основа для дальнейшей работы наших партнеров по увеличению уровня локализации производства», — комментирует заместитель председателя ВЭБ.РФ Артем Довлатов.

В ТОРОСАХ

ЛЕДОКОЛЫ «ГАЗПРОМ НЕФТИ» В ОБСКОЙ ГУБЕ



На снимке: «Александр Санников» и «Андрей Вильицкий» на ледовом полигоне

Ледоколы «Александр Санников» и «Андрей Вильицкий» получили официальное заключение о прохождении натуральных ледовых испытаний в Обской губе. Как сообщает пресс-служба ООО «Газпромнефть-Ямал», сверхмощные суда, работающие в районе нефтеналивного терминала «Ворота Арктики», прошли проверку в естественной среде на «ледовом полигоне» в районе мыса Трехбугорный.

Испытания новых судов проводятся традиционно. Подтверждено, что ледоколы отвечают характеристикам, заявленным на заводе-изготовителе. «Санников» и «Вильицкий» преодолевали носом ровный однолетний лед, снежно-ледяную кашу, а также демонстрировали маневренность в торосях и в сплошном льду.

По итогам двух дней ледопробитость судов оценена экспертами как высокая. При средней толщине смерзшегося

льда в 188 см с пиковыми значениями до 244 см скорость хода составила 3,1 узла. Разворот на 180° способом «звезда» занял у судна 129 секунд.

Современные ледоколы «Газпром нефти» построены для обеспечения круглогодичных поставок нефти с Новопортовского месторождения на мировой рынок. Особая форма корпуса позволяет судам разрезать и крошить лед, что отличает их от «коллег» подобного класса. «Александр Санников» и «Андрей Вильицкий»

выполняют оперативные задачи в районе «Ворот Арктики»: ледокольную проводку танкеров, обеспечение швартовных и погрузочных работ, буксировку судов, пожаротушение, помощь при проведении спасательных операций.

«Ледоколы — ключевое звено логистической цепочки отгрузки нефти Novu Port потребителям. С первых дней работы судов мы убедились в их надежности, а получение официальных документов стало лишь очередным подтвер-

ждением этому. Арктика — регион постоянных вызовов, преодоление которых зависит в том числе от технологий. Ледоколы «Газпром нефти» в полной мере готовы к суровым зимам Крайнего Севера, где каждый день им приходится выполнять сложные задачи», — отметил генеральный директор «Газпромнефть-Ямала» Алексей Овечкин.

Ледоколы «Газпром нефти» получили официальное заключение о прохождении ледовых испытаний в Обской губе.

ЗАКЛАДКА

«ЗВЕЗДА» ПРОДОЛЖАЕТ «ЗЕЛЕНУЮ» СЕРИЮ

Четвертый «зеленый» танкер «Афрамекс» для компании «Роснефтефлот» заложен на стапеле судостроительной верфи «Звезда» в Приморском крае.

На открытом достроечном стапеле судостроительного комплекса «Звезда» состоялась закладка четвертого танкера типоразмера Aframax в серии из 12 судов. Изготовление и сборка секций первых трех танкеров серии в настоящее время ведется в цехах на стапеле предприятия.

«Серийность — это перспектива стабильности, а у «Звезды» уже немало заказов. Основной наш заказчик — «Роснефть» — обеспечил верфи загрузку производственной программы до 2025 года. Закладка уже четвертого «Афрамекса» показывает, что верфь готова строить для России и новые танкеры, и газовозы, и суда снабжения буровых установок, и другие виды морской техники», — подчеркнул генеральный директор ООО «ССК «Звезда» С. Целуйко.

Суда спроектированы с соблюдением высоких экологических стандартов: главная и вспомогательная энергетические установки

могут работать на экологически чистом топливе — сжиженном природном газе (СПГ). Длина танкера — 250 м, ширина — 44 м, дедвейт — 114 тыс. тонн. На судне

предусмотрена площадка для вертолета. «Зеленые» танкеры предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания.



На снимке: Церемония закладки танкера

ЮБИЛЕЙ

8 ноября Ленское объединенное речное пароходство — флагман водного речного транспорта Якутии и одно из ведущих транспортно-производственных предприятий Северо-Востока России — отметило свое 25-летие и 125-летие регулярного пароходства на Лене.

ЛЕНСКОМУ РЕЧНОМУ ПАРХОДСТВУ — 25!

Сегодня ПАО «ЛОРП» обеспечивает доставку грузов в самые труднодоступные уголки республики. От работы компании зависит жизнь целого региона. Суда смешанного плавания река — море осуществляют перевозки для Республики Саха (Якутия), Иркутской области, Красноярского края и Чукотского автономного округа.

Руководство и коллектив пароходства нацелены на концептуальное развитие предприятия. По инициативе генерального директора Сергея Ларионова на предприятии разработан проект модернизации флота и строительства судов. Если проект будет реализован, то уже через три года Якутия начнет спускать на воду суда собственного производства.

Ежегодно в арктические районы флотом доставляется около 400 тыс. тонн грузов. Общий объем завоза грузов в республику по всем направлениям составляет около 3 млн тонн, в процессе завоза задействовано около 700 единиц флота и портальной механизации, в том числе до 70 судов класса река — море.

ПРОФБРАЗОВАНИЕ

ПРИЗНАНЫ ЛУЧШИМИ

Федеральное учебно-методическое объединение в системе среднего профессионального образования по специальности «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» в лице председателя ректора ГУМРФ им. Макарова Сергея Барышникова по итогам работы в 2019 году вошло в число лучших ФУМО СПО России.



В Москве под руководством министра просвещения Российской Федерации Ольги Васильевой прошел IV Всероссийский форум федеральных учебно-методических объединений (ФУМО) в системе среднего профессионального образования (СПО).

профессий и специальностей заложено в новых перспективных профессиях и специальностях ТОП-50. Система СПО России до 2027 года получит на развитие около 50 миллиардов рублей.

Министр подчеркнула, что Россия «единственная страна, которая фактически перестроила систему подготовки рабочих кадров с помощью сформированного нового

Благодарность за вклад в деятельность федерального учебно-методического объединения в системе СПО объявлена председателю ФУМО Сергею Барышникову, заместителю председателя ФУМО Елене Лаврентьевой и еще пяти сотрудникам ГУМРФ им. Макарова

На форуме обсуждались вопросы эффективной организации работы региональных систем СПО, новые управленческие механизмы. В ходе мероприятия также речь шла о целях и деятельности федеральных учебно-методических объединений в системе СПО России.

Глава Минпросвещения России отметила, что с 1 января 2021 года планируется прекратить прием по 32 профессиям и специальностям, которые устарели и не соответствуют запросам рынка труда. Обновленное содержание

профессионального и экспертного сообщества», и роль ФУМО в актуализации перечней профессий и специальностей среднего профессионального образования значительно возрастает.



Министр просвещения РФ О. Ю. Васильева на IV Всероссийском форуме федеральных учебно-методических объединений

ПРОФИОРИЕНТАЦИЯ

БЕЛОМОРСКО-ОНЕЖСКИЙ
ФИЛИАЛ ЖДЕТ АБИТУРИЕНТОВ

В Беломорско-Онежском филиале Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова прошел первый в новом учебном году День открытых дверей для школьников и их родителей.

Филиал собрал жителей Петрозаводска, Костомукши, Великого Новгорода, Лодейного Поля, Выборга, Кондопоги и других городов Северо-Западного федерального округа. Для эффективной профориентационной работы проведение таких встреч — важная задача. Поэтому в филиале принято решение устраивать их чаще.

Школьники и их родители осмотрели навигационный тренажер, локационную и дизельную лабораторию, навигационный класс и слесарную мастерскую. В учебных аудиториях под руководством преподавателей школьники прокладывали курс, определяли местоположение плав-

средства, пробовали управлять судном на тренажере, нарезать резьбу на заготовке и даже запускать главный судовый двигатель. Особое занятие с гостями провели старшины второго курса, обучив их курсантской заправке коек, строевым приемам и строевому шагу. Завершилось мероприятие чаепитием на камбузе.



Команда молодости

СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ ПАРХОДСТВО



Сухогруз СЗП проекта «Русич»

ТРЕТЬ ГРУЗОВ — НОВЫМИ СУДАМИ

Грузоперевозки судами Северо-Западного пароходства за 9 месяцев 2019 года сохранились на уровне прошлого года и составили 3,7 млн тонн. Почти треть грузов в общем объеме перевозок СЗП перевезли новые суда.

Флот ПАО «Северо-Западное пароходство» с января по сентябрь текущего года осуществлял перевозки преимущественно экспортных грузов. Основную номенклатуру грузов составили зерновые и лесные грузы, черные и цветные металлы, уголь, химические и минеральные удобрения. В общем

уголь, 0,26 млн тонн — цветные металлы. Перевозки некоторых видов грузов в отчетный период увеличились. Так, объем транспортировки цветных металлов вырос в два раза — до 0,2 млн тонн за счет увеличения рейсов из порта Санкт-Петербург и южных портов России. Перевозки черных металлов выросли до 0,62 млн

увеличения объемов химических и минеральных удобрений, доставляемых из Риги и Клайпеды в польские порты Щецин, Полице, Гданьск, а также за счет роста объема перевозок балансовой древесины из портов Латвии и Эстонии в порты Швеции и пиломатериалов из Риги в порты Великобритании.

ПАО «СЗП» — крупнейший перевозчик в системе водного транспорта России, специализирующийся на экспортно-импортных перевозках генеральных, массовых, насыпных и навалочных грузов, буксировках негабаритных грузов и плавсредств. Средний возраст флота — 18,5 лет. Ежегодно пароходство перевозит более 5 млн тонн грузов

объеме перевозок 1,2 млн тонн заняли зерновые грузы, 0,7 млн тонн — черные металлы, 0,45 млн тонн — химические и минеральные удобрения, 0,37 млн тонн — лесные грузы, 0,23 млн тонн —

тонн за счет перевозок слябов из порта Новороссийск. Перевозки между иностранными портами сохранились на уровне прошлого года и составили 0,9 млн тонн. Результат был достигнут за счет

В этом году почти треть грузов в общем объеме перевозок СЗП перевезли новые суда пароходства. Это 10 теплоходов DCV36 (головное судно «Аметист») и семь RSD49 «Нева-Лидер».

ТРАНСГРАНИЧНЫЙ ТРЕНИНГ

«МАКАРОВКА» — В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРОЕКТЕ

Петербургские специалисты и ученые из Финляндии совместно будут искать способы борьбы с нефтеразливами в Арктике.

Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С. О. Макарова примет участие в международном исследовательском проекте «Тренажеры для разработки эффективных методов устранения последствий разлива нефти в экстремальных условиях» (Simulators for improving Cross-Border Oil Spill Response in Extreme Conditions, SIMREC).

Проект SIMREC предусматривает тесное сотрудничество органов власти с научно-исследовательскими институтами в деле снижения рисков, обусловленных повышенной интенсивностью судоходства и разливами нефти в экстремальных условиях. Его цель — создание обучающих технических комплексов и процедур для эффективного трансграничного тренинга и менеджмента. В рамках участия в проекте специалисты Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова разработают учебные програм-

мы подготовки специалистов по ликвидации аварийных разливов нефти, а также предоставят тренажерную базу для отработки практических навыков по действиям в чрезвычайных ситуациях при нефтеразливах.

Помимо ГУМРФ в проекте участвует международная команда ученых — представителей

прикладных наук Юго-Восточной Финляндии, Института охраны окружающей среды Финляндии, Университета Аалто и Морского исследовательского института Котки.

Проект общей стоимостью 1,4 млн евро будет финансироваться правительствами Российской Федерации, Республики Финляндии

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова имеет колоссальный опыт работы по подготовке и переподготовке моряков для работы в Арктике. Особое внимание уделяется организации массовых поисково-спасательных операций в регионе, а также тушению пожаров в условиях низких атмосферных температур. Университет задействован в международных программах по этому направлению, таких как ARCSAR и MAREC

Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Университета города Хельсинки, Университета

и ЕС для развития приграничного сотрудничества государств. Проект будет завершен к 31 августа 2022 года.

НА ПЛАВУ

ЦВЕТОЧНАЯ ФЛОТИЛИЯ

Летняя пассажирская навигация 2019 года в Москве завершилась 14 ноября.

Зимой на Москве-реке останутся только специальные суда флотилии «Рэдиссон», способные работать в замерзшей воде. Еще несколько судов смогут обслуживать целевые заявки. Летняя пассажирская навигация в этом году была открыта на Москве-реке 24 апреля для всех судов, не имеющих права на работу в условиях льда, а с 30 апреля — для круизных лайнеров. Напомним, что в 2009 году правительством Москвы был предложен план организации системы пассажирских перевозок водным транспортом, которая выявила проблему сезонности пассажирских перевозок по реке Москве.

Владельцы группы компаний «Киевская площадь» взяли за

изменение ситуации и создали специальную линейку судов «Рэдиссон». Сегодня флот Radisson Royal обеспечивает круглогодичную пассажирскую навигацию по главной речной артерии столицы. Это стало возможным благодаря конструктивным особенностям (усиленный корпус и мощный киль), современному оснащению и ходовым качествам. Всего зимний флот насчитывает двадцать судов, в числе которых десять ярких разноцветных речных трамвайчиков, получивших соответствующие «цветочные» названия — от «Подсолнуха» до «Орхидеи»; пять плавучих ресторанов; пять судов с открытыми и закрытыми палубами.



МОСВОДОСТОК

ЛИКВИДАТОРЫ МУСОРА

Техническая навигация 2019 года на Москве-реке и Яузе, в соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта, завершилась 1 ноября. Теперь гидротехнические сооружения начнут готовить к навигации-2020.

Закрыты для работы технического флота 67 км реки Москвы, 4,5 км низовой реки Яузы и 4,5 км водоотводного канала.

Период технической навигации на Москве-реке открылся в апреле текущего года. Специализированный флот ГУП «Мосводосток» на акватории более 30 кв. км весь навигационный период ежеднев-

но выполнял работы по сбору плавающего мусора, ликвидации нефтяных загрязнений и очистке дна. Работы по уборке выполняли 30 плавсредств.

Сейчас запланированы плановые профилактические и ремонтные работы. На случай аварийных ситуаций на реке в зимний период остаются работать дежурные суда.

МГАВТ



Фото предоставлено Московской государственной академией водного транспорта

НАВИГАЦИОННЫЕ КЛАССЫ ПРИ ПАТРИАРШЕМ ПОДВОРЬЕ

Московская государственная академия водного транспорта (МГАВТ) открыла навигационные классы при Патриаршем Подворье в Южном Бутове

20 октября 2019 года, в День образования флота России, в храме святого праведного воина Феодора Ушакова после праздничной службы состоялось торжественное открытие навигационных (морских) классов при Патриаршем Подворье в Южном Бутове. Московская

госакадемия водного транспорта уже более трех лет сотрудничает с Патриаршим Подворьем в области духовно-нравственного и патриотического воспитания обучающихся.

Настоятель Подворья игумен Дамиан произвел освящение

навигационных классов и объявил об учреждении «Ушаковской стипендии», которой будут награждаться лучшие курсанты колледжа и академии МГАВТ. Первую стипендиальную выплату получили четверо обучающихся.

ДЛЯ МОРСПАСЛУЖБЫ

НА ВЕРФИ «ПОРТ КОЛОМНА» ПОСТРОЕН НОВЫЙ БУКСИР

На судостроительном производстве АО «Порт Коломна» завершено строительство буксира-толкача «Сергей Кладько» для Морспасслужбы.

Судно мощностью 1102 кВт построено по лизинговой программе АО «Машпромлизинг». Контракт на строительство судна был подписан в мае 2018 года.

Судно будет использоваться для проведения аварийно-спасательных работ, а также для перевозки и буксировки грузов в составе с баржей-площадкой «БПБ-001»

проекта 81ПК-02, которая также была построена АО «Порт Коломна» и передана в лизинг ФГБУ «Морская спасательная служба» в июле этого года.

Основным видом деятельности ОАО «Порт Коломна» является грузоперевозка внутренним водным транспортом. Предприятие входит в десятку крупнейших судостроительных ком-

паний, работающих в России, с долей рынка более 4%. В составе флота компании 110 судов, из них 58 — самоходные. Общий тоннаж ежегодно прирастает на 10 тыс. тонн. Порт имеет собственное судостроительно-судоремонтное подразделение. Его основа — слип, способный поднимать суда весом 2000 тонн и длиной 115 м.

СТОЯНКА

ТВЕРЬ ДЛЯ КРУИЗОВ В СТОЛИЦУ

Тверь рассматривается как одна из главных туристических стоянок в круизных маршрутах, следующих из Москвы.

В навигации 2020 года круизные теплоходы, с которыми работает один из крупнейших российских круизных операторов — компания «Инфофлот», совершат более 50 рейсов с заходами в Тверь. Об этом сообщил генеральный директор «Инфофлота» Андрей Михайловский.

Сегодня Тверь — одна из главных туристических стоянок в круизных маршрутах. Очень популярным вариантом путешествия стали круизы выходного дня из Москвы в Тверь и обратно. Михайловский рассказал, что навигацию

2020 года его компания планирует открыть праздничным круизом по маршруту Москва — Тверь — Калужин — Углич — Хвойный Бор — Москва.

«Круизный мир России богат новинками. Новые стоянки — это серьезные вложения, и чаще всего они делаются в содружестве с местными властями, процесс идет», — добавил глава «Инфофлота». Он уточнил, что за последние два года появились круизные стоянки в Старой Ладге, крепости Орешек, Невской Дубровке, ожидается открытие стоянки в Киришах,

обновление стоянки в Коневце. «Инфофлот» является генеральным партнером по продажам круизной компании «Созвездие», которая организует круизы по российским рекам. Флот круизной компании «Созвездие» состоит из семи теплоходов.



Речной вокзал в Твери

ШТОРМОВАЯ НАВИГАЦИЯ-2019

К СГОННЫМ ВЕТРАМ ПРИВЫЧНЫ

Навигация-2019 для экипажа судна проекта RSD44 «Капитан Сергеев», работающего в Волжском пароходстве, завершилась в конце октября, когда теплоход выгрузил очередную партию серы на рейде порта Кавказ и взял курс на Волжский.



Капитан теплохода проекта RSD44 «Капитан Сергеев» Александр Беликов

Это был семнадцатый выполненный им рейс. Хотя год назад, по словам капитана Александра Беликова, их было 28, правда, все с зерном. То есть волгари доставляли груз по короткому маршруту: из Азова или Ростова-на-Дону в Керченский пролив. Другое дело, не ближний путь в том же направлении из астраханского порта Бузан через Волго-Донской судоходный канал! А еще годом раньше «Капитан Сергеев» выполнил 29 рейсов (причем восемь из них с серой). Но тогда и работа длилась едва ли не до конца ноября.

— Год на год не приходится, у каждой навигации свои плюсы и минусы, в этот раз сложилось так, как сложилось, — резонно замечает Александр Анатольевич. — Считаю, мы сделали все, что от нас зависело, трудились

нормально, судно не подвело, к экипажу претензий нет. В первых числах апреля вышли в Бузан за серой. Сделали оттуда пять рейсов, следующие 11 — уже с зерном из Азова, и завершили работу, опять доставив серу на Кавказ. Надо сказать, что на 8–10 часов почему-то увеличилось время прохождения Волго-Донского канала (дольше обычного поводилась процедура шлюзования), пришлось постоять в Бузанах — на «серной» линии образовались очереди.

Да и зерновых рейсов, как считает Беликов, могло быть больше. Если раньше теплоход успевал заходить в Азов по пять–шесть раз в месяц, то в эту навигацию едва ли не в два раза реже.

— Зато с водностью на юге в эту навигацию проблем не было, — отмечает капитан. — Был только один рейс из Астраханской области, когда из-за малой водности шли на осадку 3,4 м, а так грузили около пяти тысяч тонн продукции, в частности, пшеницы — более 5200 тонн. О каких-то других особенностях навигации говорить не приходится: к непогоде, жаре и сгонным ветрам давно привыкли.

— Экипаж хорошо проявил себя, — еще раз подчеркивает Александр Анатольевич. — Надеюсь, что не один год поработаем вместе. И следующая навигация не будет такой короткой.

Сейчас экипаж «Капитана Сергеева» ждет текущий ремонт в Волжском, где располагается одна из баз технического обслуживания флота Волжского пароходства. Выдавшееся больше обычного время на подготовку к следующей навигации, надеются, пойдет на пользу. Ведь на юге весна все равно позовет их в дорогу раньше всех.

В октябре «Волго-Дон-163» вернулся к родным берегам на Борскую базу технического обслуживания флота пароходства.

НАДЕЖДЫ — НА ПОЛНОВОДЬЕ

— В нынешнем году, по стечению обстоятельств, навигация выдалась короткой, — рассказал капитан Олег Михайлович Столяров. — А так, уходясь весной в первый рейс приходишь осенью уже со снегом. Сегодня на Северо-Западе еще трудятся наши суда, а мы впервые за последние годы завершили работу на месяц раньше.

После того как «Волго-Дон-163» 25 апреля открыл навигацию на Верхней Волге, пройдя через 13-й шлюз Городецкого гидроузла в Горьковское море, он был занят на перевозке грузов в Северо-Западном и Московском бассейнах. Доставлял череповецкий металл в Санкт-Петербург, а оттуда, отправившись на Карельские озера, снабжал гранитным щебнем столицу, Кимры, Кинешму, Нижний Новгород.

— Если оценивать прошедшую навигацию одним словом, она была штормовая, — отмечает капитан Столяров. — На Ладоге и Онеге волна поднималась до двух и более метров. На объемах перевозимых грузов это не сказывалось, а на увеличение ходового времени влияло. А вот задержек, связанных с прохождением Волго-Балта, других каналов и водных участков, не было. На удивление год выдался полноводным там, где мы в основном работали. Чего, к сожалению, не скажешь о Городце в Нижегородской области.

Экипаж Столярова выполнил два «серных» рейса: спускался по Волге до Нижнего Новгорода, где на Борском рейде встречал баржебуксирные составы, следующие из астраханского порта Бузан. Из-за мелководья у Городца при-



Капитан теплохода «Волго-Дон-163» Олег Столяров

ходилось их паузить, то есть перегружать часть серы с одного судна на другое для уменьшения осадки.

Главные ожидания экипажа на будущую навигацию, утверждает капитан, связаны с решением именно этой проблемы.

А команда подобралась замечательная:

— Мы сделали все, чтобы в срок и в полной сохранности доставлять грузы. Всегда могу положиться на старшего помощника капитана — первого помощника механика Руслана Кривдина, второго помощника капитана Виктора Аюкова, третьего — Дмитрия Кашина, электромеханика Дениса Соловьева, боцмана Алексея Вавилина и других. Даже рядовые специалисты хотят остаться в команде на будущий год. Настрой есть. И надежда, что следующая навигация окажется для нас полноводной.

КОНВЕРСИЯ

ИЗ ТАНКЕРОВ — В СУХОГРУЗЫ

Волжское пароходство завершило конверсию трех танкеров проекта 05074Т типа «Волга-Флот» в многоцелевые сухогрузные суда, которые после модернизации вышли в свой первый коммерческий рейс, загрузившись металлом в Череповце. Их переоборудование в 2019-м выполнило дочернее предприятие Волжского пароходства АО «Борремфлот» (Борский район Нижегородской области). Кроме металла, конверсионные сухогрузные суда предназначены для перевозок генеральных и насыпных грузов, включая зерно, лес, гранулированную серу, уголь.

Первый рейс модернизированных «Волга-Флоты» (порядковые номера 3, 7, 9) вывели прежние капитаны танкерного флота. Один из них — Сергей Гребешенчиков, имеющий опыт работы на различных судах, поделился с нами своими впечатлениями о проведенной модернизации.

— Заводские специалисты и подрядчики приступили к работе в апреле, — рассказал Сергей Витальевич. — В основном велось переоборудование грузовой зоны, в нее внесены существенные изменения. Кроме того, был выполнен средний ремонт корпуса, обновлены различные судовые системы и оборудование. Членам экипажа тоже хватало дел, приходилось решать массу производственных вопросов. Тем же специалистам подрядных организаций, а их было несколько, постоянно требовались наши консультации. Да и контроль, как говорится, еще никто не отменял, в том числе за огневыми и другими работами.

Нам же потом трудиться на этом теплоходе...

В итоге сухогруз «Волга-Флот-7» вышел в свой первый коммерческий рейс 19 октября. Все три обновленных судна отправили в Череповец за металлом. С небольшой задержкой прошли Городец. А неделю назад уже с грузом следовали в обратном направлении в Волжский (Волгоградская область). В пятницу экипаж Гребешенчикова прошел Нижний Новгород. По словам Сергея Витальевича, взяли 4187 тонн металла на осадку 3,25 м.

— Пока все идет нормально, — отметил он, — никаких проблем нет, привыкаем к другим функциям и друг к другу, экипаж ведь сборный. Впрочем, теплоход тот же, только на нем заменена грузовая система, но все равно какое-то время нужно на адаптацию. Дальше, очевидно, вернемся на Бор, где будут учтены замечания, выявленные во время рейса, пройдет дооснащение, и надеемся, что следующей весной начнем полноценную навигацию на юге.



«Волга-Флот-7». Первый рейс в новом качестве



КОМПЕТЕНЦИИ

ПОТЕНЦИАЛ — В ОСВОЕНИИ МИРОВОГО ОКЕАНА

Вице-президент по техническому развитию Объединенной судостроительной корпорации Василий Бойцов рассказал участникам сессии «On the wave. Новый курс в освоении мирового океана» на площадке форума «Открытые инновации» о потенциале для развития отрасли и отечественной экономики при реализации программ освоения и изучения Мирового океана.

В своем выступлении Василий Бойцов сделал акцент на том, что Мировой океан, по сути, станет основным ресурсом для человечества в XXI веке.

«Развитие мысли конструкторов и появление новых технологий открывают нам новые возможности для освоения океанских глубин. Проекты ОСК становятся инструментами для этого. Мы обладаем достаточными компетенциями для строительства широкой линейки инновационной морской техники, от НИСов и плавучих энергокомплексов до необитаемых подводных аппаратов», — отметил Василий Бойцов.

В последнее время происходят значительные позитивные изменения в этом направлении, государство выработало понятную системную политику, благодаря чему активно обновляются рыбопромысловый и грузопассажирский флоты, развивается строительство плавучих энергетических комплексов, и на примере ПЭБ «Академик Ломоносов» мы видим успешность и перспективность этого тренда.

ОСК обладает уникальными компетенциями и опытом реализа-



На волне

ции сложных высокотехнологичных проектов — это строительство самых больших в мире атомных ледоколов, добывающих платформ и робототехники. Отдельно Василий Бойцов отметил важность строительства научно-исследовательских судов — в действительности высокотехнологичных исследовательских лабораторий, которые можно эксплуатировать в содружестве с другими государствами.

Кроме того, вице-президент ОСК в своем выступлении затронул тему загрязнения Мирового океана и рассказал о технических возможностях корпорации строить суда для сбора и переработки пластика: «Если будет спрос со

стороны отечественных и международных экологических организаций, мы можем предложить соответствующую технологию. ПЭТ в мировой экономике — ценное сырье».

«Эффективное освоение ресурсов Мирового океана требует прорыва в технологиях разработки, конструирования и строительства морских транспортных средств и морской техники. Инженерные и промышленные компетенции ОСК направлены на удовлетворение соответствующего спроса на технологическое обеспечение этой деятельности», — резюмировал Василий Бойцов.

(По материалам пресс-службы ОСК)

АРКТИКА

Ярославский судостроительный завод сдал головное промерное судно «Изыскатель» заказчику — администрации Ленского бассейна внутренних водных путей.

ИЗЫСКАТЕЛЬ ПРОМЕРИТ ГЛУБИНЫ

Судно является головным из серии трех судов, строящихся для различных администраций бассейнов ВВП. «Изыскатель», по информации пресс-службы Росморречфлота, распределен для эксплуатации в Якутский район водных путей и судоходства (РВПиС).

Отличительной чертой нового промерного судна является оснащение многолучевым эхолотом SeaBat T20R, который позволяет собирать информацию о толще воды в исследуемом районе с высокой плотностью батиметрических данных, что позволит повысить точность измерений водных путей Ленского бассейна.

Преимуществами данного промерного комплекса являются высокая скорость и точность промера, сплошная съемка дна акваторий (сканирование), возможность создания 3D-модели рельефа акваторий, расчета и контроля объемов дноуглубительных работ.

Кроме того, комплекс способен выполнять промеры (траление) судового хода с глубиной 4,0 м и шириной 85 м задва продольных галса, что ведет к существенному сокращению расхода топлива.

Характеристики судна: длина — 18,1 м; ширина — 3,2 м; мощность главного двигателя — 184 кВт; экипаж — 2 чел.; изыскательская партия — 4 чел.; автономность — 2 суток.

АНТАРКТИДА

1500 ТОНН ДЛЯ ЭКСПЕДИЦИИ

Научно-экспедиционное судно «Академик Трешников» доставит для 65-й Российской антарктической экспедиции 1500 тонн грузов, в том числе дизельное топливо, авиационный керосин, бензин, технические масла и газы, а также продукты питания для российских антарктических станций и сезонных полевых баз.

В рейс судно Арктического и антарктического научно-исследовательского института (АНИИ) Росгидромета отправилось 24 октября 2019 года.

На борту судна в Антарктику направляются также участники

сезонной и зимовочной 65-й экспедиции, сообщает пресс-служба АНИИ.

Рейс судна продлится 179 суток и пройдет по четырем океанам — Атлантическому, Индийскому, Тихому и Южному.

СУША-ШЕЛЬФ-АТМОСФЕРА

ВЕРНУТЬ ВЕЧНОСТЬ МЕРЗЛОТЕ...

Результаты 27-й экспедиции научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш» помогут точнее прогнозировать процессы таяния подводной мерзлоты и оценить экологическое состояние вод в морях Восточной Арктики.

Исследования, как сообщается на сайте Минобрнауки РФ, были направлены на решение задач «Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации». В первую очередь, это изучение состояния подводной мерзлоты, экологического состояния вод и донных

осадков вдоль трассы Северного морского пути, потоков парниковых газов и других компонентов цикла углерода в арктической системе суша — шельф — атмосфера.

Подводя предварительные итоги первого этапа экспедиции, ее начальник член-корреспондент РАН Игорь Семилетов отметил:

— В последние 30 лет скорости вертикальной деградации подводной мерзлоты удвоились, по сравнению с предыдущими столетиями, и достигли 18 см/год, что на порядок выше ранее принятых оценок. Этот результат заставляет принципиально пересмотреть постулат о том, что подводная мерзлота стабильна и к концу XXI века может протаять максимум лишь на несколько метров. Поэтому крайне важно изучить и оценить межгодовую динамику изменчивости размеров и структуры районов массивированной разгрузки пузырькового метана в водную толщу-атмосферу, которые обусловлены наличием зон сквозного протаивания подводной мерзлоты. Сравнение размеров таких зон, изученных в прошедшей экспедиции, с результатами предыдущих 12 экспедиций показало значительный рост площади зон протаивания подводной мерзлоты: до 3–5 раз за последние 5–7 лет.

Игорь Семилетов также отметил, что в ходе экспедиции в районе морей Восточной Арктики, на тысячи километров удаленном от основных источников антропогенного загрязнения, было впервые обнаружено и количественно изучено скопление различных видов микропластика — одного из наиболее опасных для живых организмов загрязняющих веществ.

Для извлечения и учета микропластика, по информации руководителя геологического направления Института океанологии, члена-корреспондента РАН Леопольда Лобковского, на «Академик Келдыше» специалистами Института океанологии впервые была смонтирована специальная установка. Полученные с ее помощью данные позволят сделать выводы о картине распределения микропластика в акваториях прибрежных морей.

В экспедиции научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш», организованной Институтом океанологии

им. П. П. Ширшова РАН совместно с Тихоокеанским океанологическим институтом ДВО РАН им. В. И. Ильичева, приняли участие 65 исследователей из 12 научных организаций. В подготовке экспедиции наряду с российскими исследователями участвовали ученые Швеции, Норвегии, Нидерландов, Италии, Великобритании и США.

Как сообщил министр науки и высшего образования РФ Михаил Котюков, всего на 2019 год Минобрнауки России запланировало более 30 морских экспедиций в арктических, дальневосточных, Черном и Азовском морях. А до 2024 года российский научно-исследовательский флот должен будет выполнить 238 научных экспедиций.

Второй этап экспедиции научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш» проходит по маршруту: Архангельск — Северная Атлантика — Северное море — Балтийское море — Калининград.



«Академик Келдыш» в своей 27-й экспедиции

Программа исследования мирового океана является частью национального проекта «Наука»

EXCELLENCE CATHARINA

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА ВЕРНУЛИСЬ В РОДНУЮ ГАВАНЬ ДО СЛЕДУЮЩЕЙ ВЕСНЫ

Судоходная компания «Донинтурфлот» в 2019 году перевезла 25 тыс. человек и завершила пассажирскую навигацию 24 октября. На зимний ремонт и отстой все пассажирские теплоходы вернулись в Ростов-на-Дону. Наш корреспондент Елена Ткачева побывала на борту «Генерала Лавриненкова», который открыл пассажирскую навигацию этого года и последним вернулся в родной порт.

В этом году именно «Генерал Лавриненков», носящий коммерческое имя Excellence Catharina, открыл пассажирскую навигацию ОАО «Донинтурфлот»: судно приняло на борт первых туристов 24 апреля и утром 25-го ушло в первый рейс из Ростова-на-Дону в Москву.

связана и очень личная история: так совпало, что его дочь зовут Екатериной, а теплоход переименовали как раз после ее рождения.

Примечательно, что «Генерал Лавриненков» — единственный теплоход, работающий в России под этим брендом, и он же возглавляет рейтинг всех судов,

на теплоходах Донинтурфлота, но на всех судах. Обидно только, что для российских туристов такого приема зачастую нет».

На теплоходе очень высокие требования к обслуживанию туристов. Готовить и подавать еду в соответствии со швейцарскими вкусовыми привычками российских поваров



Юрий Ковтунов: «Навигацию отработали без происшествий, туристы довольны»

Теплоход «Генерал Лавриненков» — четырехпалубный речной теплоход проекта 302. Судно было построено в Германии в 1990 году, прошло реконструкцию в 2000 году, модернизировано в 2014–2016 годах.

Длина судна — 129,1 м, ширина — 16,7 м, осадка — 2,9 м. Водоизмещение теплохода — 3846 тонн, с помощью трех двигателей судно развивает скорость до 25,5 км/час. Пассажировместимость — 178 человек. Экипаж теплохода составляет 85 человек, включая 27 членов плавсостава.

Судно работает под флагом России, зимует и обслуживается в Ростове-на-Дону.

Управляет теплоходом российская компания «Донинтурфлот» (Ростов-на-Дону)

Капитан круизного теплохода Юрий Анатольевич Ковтунов отмечает, что навигацию отработали без происшествий: «Проблем не было, потому что зимой подготовились хорошо к навигации. Туристы остались довольны».

Он уточняет, что в прошлый межнавигационный период на судне преимущественно ремонтировали бытовые помещения. После масштабной модернизации теплохода в 2014 году иногда возникают какие-то неисправности, требующие исправления. «Это естественно после такой грандиозной переделки», — поясняет капитан.

Борт теплохода покрашен в темно-коричневый цвет, как и все суда, зафрахтованные швейцарской компанией Mittel Thurgau. Стандарты зарубежной компании предусматривают единообразие не только стиля, но и названий, начинающихся с Excellence. За границей «Генерала Лавриненкова» знают как Excellence Catharina, вероятно, названного так в честь русской императрицы Екатерины Второй. Хотя для Юрия Ковтунова с этим именем

зафрахтованных Mittel Thurgau. Круизное судно преимущественно перевозит иностранных туристов из Швейцарии и Германии, хотя на рейсах из и в Ростов-на-Дону иногда бывают и российские пассажиры. В эту навигацию из донской столицы «Генерал Лавриненков» отправился в Москву, сделал шесть круговых рейсов «Москва — Санкт-Петербург», и с августа работал на маршруте «Москва — Астрахань» с заключительным рейсом в Ростов-на-Дону.

Капитан «Генерала Лавриненкова» говорит, что иностранным гостям Россия очень нравится, в том числе из-за таких просторов, когда 100 км — это вообще расстояние.

«Встречаем туристов всегда с караваем. Музыканты стоят в национальной одежде, играют самые известные русские народные мелодии, вроде «Калинки-малинки». Туристам нравится! — рассказывает Ковтунов. — Когда мы были за границей в круизе, там такого приема не было. Просто пришли матросы и взяли чемоданы. Российское радушие присутствует не только

учил шеф-повар из Швейцарии. Хотя порой в меню намеренно добавляют и блюда русской кухни: например, борщ и пельмени.

Конечно, знакомят туристов с историей и культурой России: на борту работают экскурсоводы и переводчики. Кроме того, автобусные экскурсии предусмотрены в городах по маршруту следования. По словам Юрия Ковтунова, зачастую все программы отлажены, хотя порой в городах не хватает переводчиков или экскурсоводов со знанием нужного иностранного языка. Капитан «Генерала

ОАО «Донинтурфлот» образовано в 1992 году на базе подразделений Волго-Донского речного пароходства, расположенного в Азово-Донском водном бассейне. В настоящее время является одной из крупнейших российских судоходных компаний, специализирующейся на перевозке пассажиров речными туристическими судами. Традиционно 10 пассажирских теплоходов компании выполняют перевозки по маршруту «Ростов-на-Дону — Москва», «Москва — Санкт-Петербург» и по другим рекам Единой глубоководной системы Центральной Европейской части России

Лавриненкова» отмечает, что, по сравнению со сложными 1990-ми, круизный бизнес возрождается, появился интерес к новым маршрутам. И если 10–20 лет назад пользовались спросом только рейсы «Москва — Санкт-Петербург», то сегодня часть флота регулярно осуществляет круизы в Волгоград, Астрахань.

Единственным проблемным участком на пути следования остаются городские шлюзы, рассказывает Юрий Ковтунов. Проход мелководного участка осуществляют без туристов, которых преимущественно высаживают в Нижнем Новгороде, а потом на автобусах привозят на посадку на пристань Галанино между 13-м и 15-м городскими шлюзами.

Он вспоминает, что, когда работал на пассажирском судне проекта 305, проход городских шлюзов осуществлялся беспрепятственно, но на более крупных судах проектов 301 и 302 эта проблема существует до сих пор.

В профессии Юрий Анатольевич уже 35 лет, если вести отсчет с первой практики в 1984 году. «Профессию я, честно говоря, не выбирал. Не знал, куда мне идти. Отец сказал: будь моряком! Он сам хотел быть моряком, тельняшку постоянно носил», — вспоминает капитан «Генерала Лавриненкова». Ковтунов пошел учиться в училище на 1-й линии (в настоящее время Ростовский колледж водного транспорта. — Прим. ред.), а на первую практику попал на грузовой теплоход в Усть-Донецком. Тогда у него и «щелкнуло»: работа понравилась, профессия оказалась интересна. На пассажирский теплоход «Дон» он попал во время преддипломной практики в 1985 году, и на него же, только сменившем имя на «Виталий Закруткин», вернулся в 1988-м после службы в армии.

старпом Андрей Петрович Брылев. «Он моя правая рука, — признается капитан. — Все документы — на нем, да и по судоводжению он ас!» Старший механик Олег Михайлович Калинин тоже давно и успешно работает на круизном судне. Ковтунов говорит, что всегда может на него положиться, любые поломки устраняются очень быстро. Отмечает капитан и профессионализм старшего электромеханика Дмитрия Викторовича Хомякова.

На теплоход приходят и молодые специалисты. Например, несколько лет назад третьим штурманом заступил Георгий Бычков, а навигацию 2019 года он уже отработал вторым штурманом. «Парень смелый и рукастый, — говорит капитан. — Сейчас и в институт собирается поступать». В этом же году рулевым на «Генерала Лавриненкова» пришел Роман Бекряшев, хорошо зарекомендовал себя и с 1 ноября будет работать третьим штурманом. Кроме того, ежегодно плавательскую практику на теплоходе проходят курсанты. В навигацию 2019 года в штате

матросами работали ребята из Рыбинска и Великого Устюга.

В родную гавань, в морской порт Ростов-на-Дону, «Генерал Лавриненков» вернулся спустя ровно полгода после открытия навигации, 24 октября, а 25-го высадил туристов в донской столице и начал подготовку к зимовке.

В межнавигационный период 2019–2020 годов планируются профилактические ремонтные работы двигателей и незначительный ремонт кают. Круизное судно пришвартовалось на набережной Ростова-на-Дону, здесь же останется на зиму, чтобы уже следующей весной вновь открыть пассажирскую навигацию ОАО «Донинтурфлот».



У речного причала

СИНЕМАТОГРАФ

Не успел «Князь Владимир» завершить круизный сезон 2019, как стал площадкой для съемок детективного сериала.

ДЕТЕКТИВНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ
«КНЯЗЯ ВЛАДИМИРА»

Как сообщает сайт «Черноморские круизы», съемки сериала с рабочим названием «Спасская» ведутся по заказу федерального телеканала. Один из сюжетов, а это две серии, разворачивается на лайнере, причем не просто картинке ради. Захватывающая история связана именно с кораблем, утверждает генеральный продюсер продакшн-компании Елена Марковская.

Болеетого, и сценарий написан специально под «Князя Владимира». Для съемок картины задействованы ресторан, каюты,

одна из палуб с бассейном. Сцены снимаются и днем, и ночью. Корабль в ночной иллюминации будет часто появляться в кадре.

Выход сериала запланирован на осень 2020 года.

Кстати, закруизный сезон-2019 «Князь Владимир» выполнил 23 рейса и перевез 7776 пассажиров. В этом году была самая продолжительная навигация с начала возобновления работы круизной линии в 2017-м. Навигация-2020 планируется с 1 марта по 31 октября. За это время лайнер «Князь Владимир» совершит уже 35 рейсов.



На снимке: Алина Смехова и Илья Носков, съемки на «Князе Владимире»

ЯХТИНГ

ЖЕЛЕЗОБЕТОННАЯ
«АФРОДИТА» НИЖНЕГО
НОВГОРОДА

Необычная яхта, полностью выполненная из железобетона, уже почти полвека рассекает просторы Волги и Оки.

Команда на яхте состоит из шести человек. В основном она ходит под парусом, в штиль и при швартовке включают двигатель. Максимальная скорость — 16 км/час. У яхты большая инерция, что радикально отличает ее от любой другой: выключил мотор, убрал паруса, и она может еще двести метров двигаться дальше.

Как уверяет ее нынешний хозяин нижегородец Дмитрий Плакунов, построена яхта в да-

леком 1974 году по польскому проекту, доработанному под российские речные условия. Своей «Афродите» он хранит верность с 1995-го, когда впервые пришел в яхт-клуб. К великому, надо сказать, неудовольствию своей жены Ольги. Со временем, однако, ей пришлось смириться с тем, что каждое лето, вместо экзотических стран и морей, вынуждена проводить с семьей отпуск на реке, и теперь считает яхту своим вторым домом.

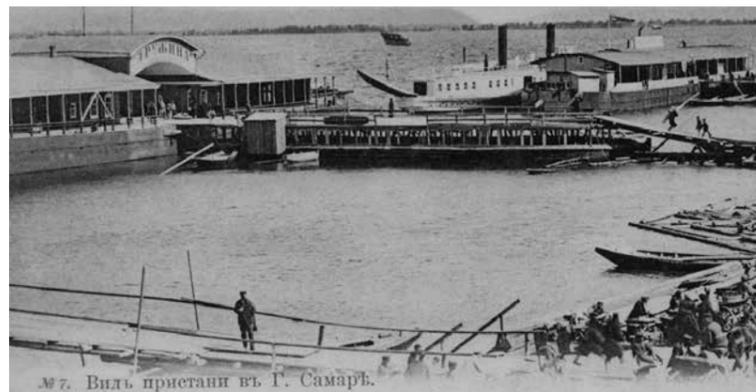
ХРОНОГРАФЪ



«Вокзал для двоих», Куйбышев, 1955 г.



Видь пристани в Г. Самарь.



№7. Видь пристани в Г. Самарь.

Так выглядел берег Волги в начале прошлого века

ИЗ САМАРЫ ДО КУЙБЫШЕВА... И ОБРАТНО

Хотите заглянуть во времена вековой поволжской давности, вдохнуть ароматы эпохи и посмотреть на водное жизнеустройство старой Самары? С помощью краеведа и фотоблогера Вадима Кондратьева мы отчасти сможем это сделать.

В начале прошлого века в Самаре вообще не было речного вокзала как такового. Зато у каждого — от скромного лодочника до богатого судовладельца — был, можно сказать, собственный причал. Почти весь берег Волги был занят многочисленными пристанями, дебаркадерами, лодочными станциями, сараями, складами и прочим. И только с пришествием в Россию исторического материализма, когда речными перевозками стало заниматься исключительно государство, было решено построить в Самаре речной вокзал.

Построен он был (событие совпало по времени с переименованием города в Куйбышев) в 1935–1936 годы по проекту архитектора Леонида Волкова. И хотя строение было деревянным и замышлялось как временное, оно вполне соответствовало торжественному духу сталинского ампира. У входа установили скульптуры Ленина и Сталина, но спустя три десятилетия он перестал быть «вокзалом для двоих»: оба памятника убрали и поставили вместо них киоски.

Со временем вокзал обветшал и перестал отвечать новым требованиям речных перевозок.

В 1969 году в Куйбышеве стал строиться новый железобетонный вокзал с большим причалом и гостиницей. Официальное открытие его состоялось в июле 1971-го. Старожилы вспоминают, что в порту всегда было многолюдно, и люди вели себя совсем не так, как на железнодорожном вокзале, а более чинно и благопристойно...

Каким будет новый речной вокзал, строительство которого в Самаре обсуждается уже не один год? На сайте правительства области размещен проект нового трехэтажного здания общей площадью почти 7 тыс. кв. м. Реализация

этого проекта будет предложена инвесторам. Как следует из описания к проекту, здание будет хорошо видно с Волги, а композиционное решение направлено на создание легкого, динамичного

и высокотехнологичного сооружения, характерного для мирового опыта строительства в курортных комплексах и на объектах транспорта. Общая стоимость объекта — 700 млн рублей.



Проект нового речного вокзала Саратова ждет инвесторов