



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».

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



АЛЕКСАНДР ПОШИВАЙ — ВРИО РУКОВОДИТЕЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА
СТР. 3



АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР
СТР. 7



«ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУДОХОДСТВА В НАШИХ КРАЯХ ТРЕБУЕТ ОСОБОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ»
СТР. 9



Источник: korabley.net

АТОМНОМУ ЛЕДОКОЛЬНОМУ ФЛОТУ — 60!

Первому в мире атомному ледоколу «Ленин», заступившему на службу стране в декабре далекого 1959-го, исполнилось 60! Вместе с ним юбилейную дату отметил весь ледокольный флот России, история которого и началась с легендарного ледокола. И по сей день Россия остается единственной страной в мире, имеющей атомный ледокольный флот.

Сегодня в ведении «Атомфлота» — атомные ледоколы «Вайгач», «Таймыр», «Ямал», «50 лет Победы». На Балтийском заводе (Санкт-Петербург) идет строительство еще трех новых универсальных атомных ледоколов проекта 22220 — «Арктика», «Сибирь» и «Урал».

На Балтзаводе будут строиться еще два ледокола этой серии, поскольку всего в рамках концепции развития атомного ледо-

кольного флота предполагается строительство пяти ледоколов проекта 22220.

Как в свое время, когда задумывался первый атомный ледокол, он предназначался для развития Северного морского пути, связывающего европейскую часть страны и ее Дальний Восток, так и сейчас развитие Русской Арктики без атомного ледокольного флота просто невозможно. Северный морской

путь как национальная транспортная коммуникация России в Арктике имеет исключительное значение для обеспечения развития экономики северных регионов и государства в целом.

Президент России Владимир Путин в своем поздравлении работникам отрасли высоко оценил их труд. «... атомный ледокольный флот внес поистине уникальный вклад в освоение Арктики, в создание условий

для надежной работы Северного морского пути», — говорится в телеграмме, опубликованной на сайте Кремля.

Президент также выразил уверенность, что профессионализм российских корабелов и ученых, их приверженность трудовым традициям позволят и впредь добиваться прорывных свершений на арктическом направлении, обеспечивать лидерство России в освоении Севера.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ

Однако именно 2019 год стал знаменательным для отечественного круизного судоходства — три новых судна впервые сошли со стапелей российских заводов. Еще одна неудачная речная навигация подошла к концу. Внутренним водным транспортом (ВВТ) было отправлено меньше грузов, чем в 2018 году, примерно на 7% (по данным Росморречфлота, по состоянию на конец октября 2019 года) — 98,7 млн тонн. В то же время грузооборот снизился лишь на 0,2%. Пассажиров перевезли на 11% меньше, чем в прошлом году, — всего 10,5 млн человек, пассажирооборот во всех видах сообщения сократился на 3%.

Опрошенные газетой «Водный транспорт» участники рынка речных перевозок отмечают в числе причин ухудшения показателей

НАВИГАЦИЯ ПО НИСХОДЯЩЕЙ

Речная навигация 2019 года завершилась снижением всех показателей. Прорыва в речном судоходстве так и не произошло. Значительную роль в ухудшающейся динамике играет клубок старых проблем, в числе которых инфраструктурные ограничения и взаимоотношения со смежниками.

работы ВВТ многолетнее недофинансирование со стороны государства текущего содержания внутренних водных путей (ВВП) и судоходных гидротехнических сооружений (СГТС). При этом нормативы для этого финансирования утверждены Правительством Российской Федерации, и даже существует поручение президента Российской Федерации и решение Госсовета 2016 года о достижении 100% финансирования по нормативам к давно прошедшему 2018 году. Однако деньги в полном объеме не поступили и в 2019 году, в результате чего ограничения для судо-

ходства продолжают сохраняться.

Но более серьезные инфраструктурные ограничения связаны с наличием узких мест на магистральных путях. Волжская проблема, как отмечают в отрасли, обсуждается на протяжении 40 лет, по ней есть решения самого высокого уровня, но Единая глубоководная система страны так и остается разорванной в среднем течении р. Волга в Нижегородской области.

В уходящем году, чтобы пройти Городецкий гидроузел, судовладельцам по-прежнему приходилось менять логистику грузовых маршрутов (снижать загрузку

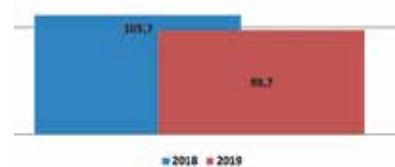
судов) и корректировать движение круизных судов. К сожалению, в навигацию 2020 года ситуация вряд ли изменится, поскольку строительство Нижегородского низконапорного гидроузла в очередной раз отложено.

2019 год начался с прорыва дамбы, расположенной на участке канала имени Москвы между шлюзами № 7 и № 8 (Тушинский тоннель Волоколамского шоссе). Длительные аварийно-восстановительные работы на этом участке — судоходство восстановили лишь 16 августа 2019 года — привели к катастрофическим потерям су-

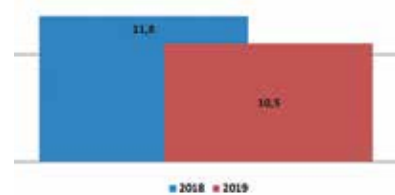
доходных компаний в центральных бассейнах. Контрактные обязательства судовладельцев оказались не выполнены.

Окончание на стр. 2

Объем перевозок грузов, млн тонн



Объем перевозок пассажиров, млн чел.



НАВИГАЦИЯ ПО НИСХОДЯЩЕЙ

Окончание, начало на стр. 1
Произошел отток груза с реки. Снижение показателей перевозки грузов — около 2 млн тонн, пассажирских перевозок — более 70 тысяч человек.

При таком техническом состоянии ВВП и СГТС в 2019 году резко выросли сборы с бизнеса за использование речной инфраструктуры. Этот рост объясняется отменой ценового регулирования в отношении обязательных государственных услуг, оказываемых на внутренних водных путях федеральными бюджетными учреждениями на безальтернативной основе. Судоходным компаниям пришлось тратить больше, но сами услуги, предоставляемые государственными учреждениями, не улучшились.

Помимо этого, в 2019 году на судоходные компании дополнительным финансовым гнетом легли растущие цены на бункерное топливо, которые, впрочем, могут продолжить свой рост и в 2020 году.

ВЫХОД ВСЕГДА ЕСТЬ

Никто в речном судоходном бизнесе не строит иллюзий: этот рынок был и остается трудным, низкодоходным. Но при этом во многих регионах России именно речной транспорт является безальтернативным (например, в северных, сибирских и дальневосточных регионах), речные и река-мореплавания суда обеспечивают большую часть жизненно важного для людей Северного завоза.

Потенциал грузоперевозок по ВВП остается недооценен в ев-

ропейской части страны. Речные перевозки — это энергоэффективность, экологичность и безопасность, разгрузка железнодорожных и автодорог в пиковый летний период! Кроме того, перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов возможны только по реке или по морю.

Поэтому для развития своего рынка речникам необходим конструктивный диалог не только с государственными регуляторами отрасли, но и со смежниками — автомобильными и железнодорожными транспортными компаниями. Пора прекратить переманивать грузы с реки и, при помощи государства, определить способ наиболее эффективного, экономически оправданного использования конкретного вида транспорта или их сочетания.

Речники надеются на качественную подготовку транспортно-экономического баланса, который позволит выявить и в дальнейшем наиболее полно использовать преимущества того или иного вида транспорта.

КРУИЗНЫЙ ПОЗИТИВ

Подводя итоги 2019 года, хочется остановиться на позитивных результатах. Именно в этом году впервые в современной российской истории отечественные верфи спустили на воду сразу три новых круизных судна.

24 мая 2019 года на АО «Судостроительный завод «Лотос» (Астраханская область) состоялся спуск на воду круизного дизельэлектротохода «Петр Великий», смешанного река-мореплавания проекта PV300VD.

Судно строится для ОАО «Московское речное пароходство».

11 сентября 2019 года на ПАО «Завод «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде состоялся спуск на воду круизного пассажирского судна «Мустай Карим» проекта PV300. Судно строится для ООО «ВодоходЪ».

1 ноября 2019 года на АО «Судостроительный завод «Лотос» состоялся спуск на воду круизного колесного судна «Золотое кольцо» проекта ПКС180, строится для группы компаний «ГАМА».

Завершение строительства новых круизных судов позволит поднять качество услуг, предоставляемых российским и иностранным гражданам, на новый уровень, сделает более привлекательной нашу страну.

ВОЛЖСКИЙ БАСЕЙН

За навигацию-2019 в Волжском бассейне внутренних водных путей, по информации пресс-службы Росморречфлота, перевезено 39 млн 507,4 тыс. тонн грузов (на 7,9% больше, чем в 2018 году).

ГРУЗОВ — БОЛЬШЕ, ПАССАЖИРОВ — МЕНЬШЕ

Больше всего было перевезено строительных грузов — свыше 21 млн тонн, наливных — более 9,5 млн тонн, зерновых — около 2 млн тонн, металла — свыше 1 млн тонн, серы — более 2 млн тонн (+168,1%). На 34% упали перевозки зерновых, на 24,5% — лесных грузов.

В завершившуюся навигацию в бассейне перевезено 874 386 пассажиров, что на 13,9% меньше уровня 2018 года.

Протяженность внутренних водных путей в границах ФБУ «Администрация Волжского бассейна», согласно Перечню ВВП РФ, составляет 9231,3 км.

В соответствии с государственным заданием на 2019 год и плановый период 2020–2021 гг., в текущую навигацию для судоходства были открыты 4003,6 км водных путей, из них с гарантированными габаритами — 3189,6 км.

Всего, с учетом водных путей, обслуживаемых по договорам (за счет средств заинтересованных организаций) и обслуживаемых за счет внебюджетных средств (с целью безопасности судоходства), было открыто для судоходства 4128,6 км, из них: с освещаемой обстановкой — 2922,3 км; со светоотражающей обстановкой — 46 км; с неосвещаемой обстановкой — 1160,3 км.

Водные пути Волжского бассейна обслуживали 7 филиалов

Управления: Нижегородский, Казанский, Самарский, Саратовский, Волгоградский, Вятский районы водных путей и судоходства и Астраханский район гидротехнических сооружений и судоходства.

В целом на эксплуатируемых участках водных путей работали 35 обстановочных бригад.

Для выполнения дноуглубительных работ в навигацию 2019 года было введено в эксплуатацию 13 земснарядов, которые извлекли 7,3 млн куб. м, из них 5 млн куб. м на транзитных судовых ходах с гарантированными габаритами пути.

В навигацию 2019 года поддержание гарантированных габаритов пути в границах Горьковского, Чебоксарского (от н.п. Работки до Чебоксарского шлюза) и Волгоградского водохранилищ осуществлялось без производства дноуглубительных работ на судовых ходах.

На русловых изысканиях было задействовано 8 русловых изыскательских партий, которыми выполнено 16,6 тыс. км промеров.

Тральные работы проводились силами обстановочных бригад и специализированными тральными бригадами. Общий объем выполненных работ составил около 656 км².

В течение навигации на судоходных путях Волжского бассейна проведены весенние и осенние

инспекторские осмотры путей, по результатам осмотров в актах отмечается, что фактическая расстановка знаков навигационного ограждения соответствует утвержденным схемам, количественный и качественный состав знаков судоходной обстановки отвечает требованиям безопасных условий плавания судов.

Госзадание на 2019 год в границах обслуживания ФБУ «Администрация Волжского бассейна» выполнено, срывов гарантированных габаритов пути не было, качество действия судоходной обстановки на транзитных водных путях обеспечивало безопасное судоходство.

К навигации 2019 года все пусковые нитки судоходных шлюзов были подготовлены к установленным госзаданием срокам открытия. Судоходные гидротехнические сооружения ФБУ «Администрация Волжского бассейна» в навигацию 2019 года провели 20 487 шлюзований, пропущено 40149 ед. флота, что на 1% больше, чем в 2018 году. Наибольшее количество судов проследовало через шлюзы Городецкого района гидротехнических сооружений и судоходства, пророст составил 18%.

По состоянию на 1 декабря 2018 года инспекторами портового контроля за навигационный период было проведено 2630 инспекторских осмотров судов, из которых 421 — пассажирское, составлено 5284 замечания. В течение навигации для устранения замечаний было задержано 168 судов, в том числе 21 пассажирское.

В 2019 году продолжались работы по проектированию Нижегородского низконапорного гидроузла.

ВОЛГО-ДОНСКОЙ БАСЕЙН

СНИЖЕНИЕ НА 9,7%



Первый снег. Источник: morflot.ru

На внутренних водных путях Волго-Донского бассейна в первую декаду декабря закончилась навигация. По информации пресс-службы Росморречфлота, грузоперевозки в бассейне за прошедшую навигацию снизились на 9,7%.

Отмечается, что гидрологические условия навигации были достаточно благоприятными, но предварительные итоги грузоперевозок в бассейне показывают, что в сравнении с 2018 годом в целом они снизились.

Объем перевозок грузов водным транспортом составил 14 млн 452 тыс. тонн (–9,7% к навигации 2018 года (15 млн 992 тыс. тонн), перевозки по каналу выросли на 0,5% к уровню прошлого года. За навигацию выполнено 85816 шлюзований, что составляет 100,2% к уровню 2018 года. Количество пропущенных по бассейну судов составило 10474 ед. (–4,7% к уровню прошлого года).

В связи с ранним ледоставом фактические сроки действия судоходной обстановки на магистральных внутренних водных путях составили 235 суток при плановой цифре 241.

Государственное задание по содержанию водных путей выполнено по всем показателям. Обеспечены гарантированные глубины на участке магистрального водного пути от Волгограда до Волгодонска — 311 км.

Из 2187,5 км внутренних водных путей бассейна 509 км имеют гарантированные габариты судо-

вых ходов. Из них 300 км оборудованы освещаемой судоходной обстановкой, 198 км оборудованы знаками судоходной обстановки отражательного действия, 11 км — неосвещаемой обстановкой.

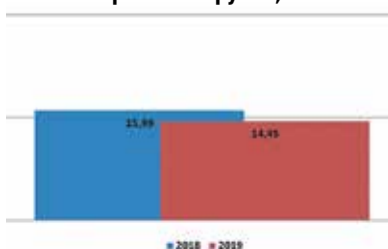
Путевые работы по содержанию водных путей выполнены в полном объеме. Объем дноуглубительных работ для выполнения государственного задания составил 612,56 тыс. м³.

Работы по содержанию водных путей и навигационно-гидрографическому обеспечению выполняли 29 судов технического флота: 14 обстановочных судов, 4 земснаряда со вспомогательным флотом, 5 плавучих кранов, 4 кран-крана для русло-выправительных работ и 3 русловые изыскательские партии.

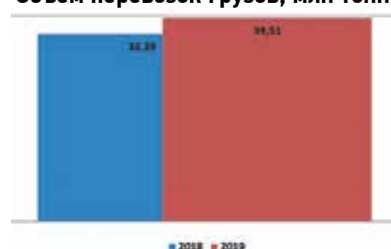
Для обслуживания ВВП с гарантированными габаритами судового хода в навигацию составлялось и обслуживалось 858 навигационных знаков, в том числе 453 плавучих и 405 береговых, 625 — освещаемые.

Срывов гарантированных габаритов судовых ходов по причине некачественного содержания внутренних водных путей в течение навигации не было. Транспортных происшествий по вине работников пути не допущено.

ВВП Волго-Донского бассейна
Объем перевозок грузов, млн тонн



ВВП Волжского бассейна
Объем перевозок грузов, млн тонн



НАЗНАЧЕНИЕ

АЛЕКСАНДР ПОШИВАЙ —
ВРИО РУКОВОДИТЕЛЯ
РОСМОРРЕЧФЛОТА

Временно исполняющим обязанности руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота) назначен Александр Пошивай.

Соответствующее распоряжение № 2802-р подписал глава российского правительства Дмитрий Медведев 26 ноября 2019 года. Документ опубликован на сайте Правительства РФ.

«Возложить временно исполнение обязанностей руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта на заместителя руководителя этого агентства Пошивая Александра Ивановича», — говорится в распоряжении.

Александр Пошивай занимал должность заместителя руководителя Росморречфлота с 2012 года. В агентстве курировал вопросы управления безопасности судоходства, координиро-

вал деятельность структурных подразделений Росморречфлота, администраций морских портов, ФБУ «Морспасслужба Росморречфлота», ФГУП «Морсвязь-спутник», ФГУП «Гидрографическое предприятие», ФГКУ «Администрация Северного морского пути», ФГБУ «Спасательно-координационный центр Росморречфлота».

Как сообщалось ранее, Юрий Цветков покинул должность руководителя агентства, но переназначен заместителем министра транспорта. Он занимал должность замглавы Минтранса — руководителя Росморречфлота с лета 2018 года.

НАШ КРЕСТНИК
ТАНКЕР «ПОРТНЬЮС»
БУДЕТ СДАН В 2020-М

Головной танкер-химовоз «ПортНьюс» проекта 00216М, строящийся на Астраханском судостроительном производственном объединении (АСПО, входит в состав ОСК) по лизинговой программе «Машпромлизинг» для ООО «Волготранс», будет сдан в оговоренные с заказчиком сроки в 2020 году. Об этом журналистам сообщил президент ОСК Алексей Рахманов.

Напомним, на Астраханском судостроительном производственном объединении, которое входит в состав Объединенной судостроительной корпорации, 4 сентября 2018 года состоялась закладка двух танкеров-химовозов. Церемония именаречения головного

танкера-химовоза состоялась в Санкт-Петербурге в рамках выставки «Нева» Танкер получил имя «ПортНьюс» в честь нашего агентства. Крестной матерью судна стала директор по развитию медиагруппы «ПортНьюс» и главный редактор газеты «Водный транспорт» Надежда Малышева.



Танкер-химовоз «ПортНьюс» проекта 00216М.

ИМО

НАЙТИ БАЛАНС

Россия, как мы сообщали ранее, поддерживала кандидатуру Китака Лима на переизбрание его на пост генерального секретаря ИМО.

Ассамблея Международной морской организации (ИМО) одобрила переизбрание Китака Лима на должность генерального секретаря ИМО на второй четырехлетний срок до конца 2023 год.

Российскую межведомственную делегацию возглавлял заместитель министра транспорта Юрий Цветков. Выступая на пленарном заседании Ассамблеи ИМО, он подчеркнул личный вклад в деятельность организации ее генерального секретаря Китака Лима, а также приверженность российской стороны международному сотрудничеству и обмену опытом.

Юрий Цветков обозначил важность стоящих перед ИМО задач по совершенствованию международных конвенций и кодексов в области безопасности мореплавания, а также ведущейся работы в области снижения выбросов парниковых газов с судов. Особый акцент в выступлении сделан на необходимости поиска баланса между задачами по защите окружающей среды и поступательным развитием международного судоходства. Из выступления заместителя министра транспорта Юрия Цветкова на 31-й сессии Ассамблеи ИМО:

— В числе наиболее важных достижений за этот период — принятая ИМО Первоначальная стратегия по снижению выбросов парниковых газов с судов. И хотя окончательный вариант этого документа появится только в 2023 году, уже сейчас понятно, что Первоначальная стратегия прочно поставила морскую отрасль на путь существенного сокращения выбросов.

Впереди — более сложная задача по переводу стратегии в практическую плоскость через принятие конкретных мер, направленных на достижение установленных в стратегии целевых обязательств. Решение этой задачи требует глубокой, содержательной дискуссии, конструктивного и непредвзятого диалога, опирающегося исключительно на проверенные научные данные и оценку последствий. Результат будет зависеть от того, удастся ли найти «правильный баланс» между экологическим благополучием и поступательным развитием судоходства.

Значительное движение вперед наблюдаем и в области повышения безопасности международного судоходства. На фоне бурного роста технологий заметно возросло значение работы по созданию международно-правового регулирования для морских автономных надводных судов. Убеждены, что успехи ИМО на этом направлении позволят нам с уверенностью смотреть в завтрашний день.

Удовлетворены также ходом реформенного процесса. За два года многое удалось сделать. Вместе с тем ряд компонентов реформы нуждается в дальнейшей серьез-



ной проработке, прежде всего вопрос обеспечения справедливой географической представленности в Совете ИМО. Рассчитываем, что совместными усилиями удастся найти формулу, которая позволит выправить сохраняющийся на протяжении продолжительного времени геополитический дисбаланс в составе Совета.

Наряду с положительными изменениями, не могу не сказать и о некоторых тревожных тенденциях. В частности, серьезное беспокойство вызывает наметившийся отход от привычных методов работы ИМО. Если раньше любому важному решению предшествовала его тщательная научно-техническая проработка, включая комплексный анализ возможных последствий, то сегодня в ряде случаев мы видим обратную картину.

топливо и вообще нет твердой уверенности в том, что прогнозируемый дефицит топлива не приведет к ощутимым перебоям в работе морского транспорта, по крайней мере, в отдельных странах и регионах мира.

То же самое сегодня происходит с запретом на использование тяжелого судового топлива в Арктике. Буквально в экстренном порядке — не дожидаясь результатов оценки последствий — было принято решение о необходимости введения такого запрета в качестве якобы единственной эффективной меры снижения рисков. И это несмотря на то, что существующие меры защиты доказали свою эффективность — благодаря им в Арктике за последние десятилетия не произошло ни одной аварии с разливом тяжелого топлива.



В ходе своего визита на выставку «Транспорт России», прошедшей в Москве в ноябре, генеральный секретарь ИМО провел встречу с руководством ПАО «Совкомфлот» и Российской Палаты судоходства.

Особенно наглядно это проявляется при выработке экологических запретов. Так было, например, с новым стандартом по предельному содержанию серы в судовом топливе. Сначала мы утвердили дату его введения (1 января 2020 г.), а потом выяснялось, что она отсутствует. Необходимый стандарт ISO, не проработаны вопросы безопасности использования блендированных сортов, не хватает четкого понимания вероятной динамики цен на судовое

Российская сторона считает, что подобные попытки действовать в обход устоявшейся практики ИМО чреватые опасными последствиями. Государства-члены ИМО и международные организации, участвующие в ее работе, должны вернуться на путь строгой научно-технической выверки обязательных мер, отказаться от слепой веры в простые и эффективные решения и настроиться на выработку эффективных стандартов и требований.



«КАКАЯ БЫ НИ БЫЛА НАВИГАЦИЯ, ЛЕДОКОЛЫ СПРАВЯТСЯ»

Начало периода ледокольной проводки судов в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог распоряжениями капитанов соответствующих портов было объявлено с 00–00 мск 26 ноября 2019 года в связи с началом ледообразования в Таганрогском заливе. Весь ледокольный флот Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» был заблаговременно подготовлен и введен в эксплуатацию. Корреспондент «Водного транспорта» побывала на ледоколе «Капитан Чудинов» в преддверии ледовой навигации.

Ледокол еще стоит на базе ООО «РОСТ» в морском порту Ростов-на-Дону. Здесь проходил межнавигационный ремонт. «В Ростове на «РОСТЕ» стоим последние три года, а раньше — в Обуховском СРЗ», — рассказывает капитан Александр

После приемки в июле 2011 года ледокол отправился на ремонт в Астрахань, где судно обновили и привели в порядок так, что до сих пор состояние отличное. Капитан с гордостью вспоминает, как старпом Юрий Иванченко 17 раз заставлял перекрашивать бал-

путина. Он меня как-то в каюту спрятал, а когда вышли в зону лова, я и объявился! Капитан ругается, батя получает выговор, но я остаюсь на теплоходе, — с теплотой вспоминает капитан. — Поэтому, куда идти после школы, вопросов не было.

Канаду... Но ледоколы никогда не ходят. Поэтому, если моряк был за что-то наказан, его переводили на ледокол. И когда мне предложили из лоцманов идти на ледокол, я спросил: «За что? Я что-то не то сделал?». А мне говорят: «Дурак, это элита флота!» — со смехом вспоминает Юдин.

«Несмотря на большой морской опыт, ледокольная проводка — это совсем другое дело. Мои девять навигаций — ничто по сравнению с опытом Юрия Васильевича Мищенко и Владимира Геннадьевича Лаврешина (капитана ледокола «Капитан Демидов» — прим. ред.), поэтому я всегда прислушиваюсь к их рекомендациям», — признается капитан ледокола «Капитан Чудинов».

Работа на ледоколе Александр Борисовичу очень нравится... свободой творчества. При маневрировании небольшая осадка позволяет при необходимости выйти за створки канала, обойти судно или развернуться. Конечно, свобода сопряжена с высокой степенью ответственности, порой у всех



Капитан Юдин

на «Капитана Чудинова», а ранее много лет был третьим помощником на «Капитане Демидове». Третьим помощником тоже только заступил Александр Герасимович Васильев, который имеет опыт судоводителя на «Каме» и шаландах АБФ ФГУП «Росморпорт».

Второй механик Александр Агафонов работает с 2011 года, был третьим, его повысили. Юрий Драницын был мотористом на «Капитане Демидове», отучился и пришел четвертым механиком на «Капитана Чудинова».

С боцманом Алексеем Возненко капитан знаком давно. Он сам его когда-то порекомендовал матросом на «Капитана Мошкина», отработал с ним навигацию 2010–2011 годов и после приемки ледокола забрал с собой.

К матросам-рулевым у Юдина особые требования. «Зачастую стоит караван, и мы проходим на большой скорости вдоль борта какого-то парохода на расстоянии 40–60 см, окальваем лед. В этот момент очень многое зависит от внимательности и сообразительности рулевого. Он должен и команды выполнять мои, и смотреть на перспективу. Своих ребят я очень тщательно подбираю», — поясняет Александр Борисович. В этой ответственной должности на «Капитане Чудинове» трудятся Роман Королев и Владимир Кравцов.

Доволен капитан и старшим электромехаником Владимиром Шестаковым, который перешел с «Капитана Мошкина», и вторым электромехаником Евгением Басовым. Не первый год на борту «Капитана Чудинова» трудятся мотористы Денис Каштелян и Александр Державский.

Планы на предстоящий сезон у экипажа «Капитана Чудинова» предсказуемые — обеспечить безопасную проводку судов и поддержание круглогодичной навигации в российских морских портах Азовского моря. «Как говорит Сергей Викторович Иванов (заместитель директора

О судне: Дизель-электроход «Капитан Чудинов» — ледокол «река-море» плавания проекта № 1191 ледового класса *М-СП 3,5 (Ледокол). Судно было построено на финской судостроительной верфи Wartsila и спущено на воду 9 сентября 1983 года. «Капитан Чудинов» много лет был флагманом Иртышского пароходства, потом работал в Каспийском море, обеспечивая безопасную эксплуатацию буровых нефтяных установок. С 1 июля 2011 года ледокол работает в Азовском бассейновом филиале ФГУП «Росморпорт» под командованием капитана Александра Юдина. За годы работы ледокол спас из ледового плена и осуществил проводку около 10 000 различных судов.

Борисович Юдин. В этом году ледокол прошел промежуточное доковое освидетельствование с водолазным обследованием, а также ремонт труб и бортовых дизель-генераторов.

Когда заканчивается ледовая навигация, судно переводится в эксплуатационный резерв, но на борту всегда остаются шесть человек: они осуществляют контроль за безопасной стоянкой, пожарной безопасностью, следят в межнавигационный период за ремонтными работами, выполняемыми с привлечением подрядных организаций, а также осуществляют ремонтные работы собственными силами.

Основной экипаж работает на «Капитане Чудинове» с момента приемки его Азовским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт». Александр Юдин принял его под свое командование 1 июля 2011 года. И вспоминает, как четыре дня был на судне один, потому что прошлый экипаж уволился, а новый еще не сформировали. Зато подобрали команду настоящих профессионалов: до сих пор шестеро из одиннадцати членов экипажа работают на «Чудинове». «Было бы еще двое, но их забрали на новый ледокол Росморпорта «Георгий Седов», — поясняет капитан.

ластный танк для питьевой воды. Тогда же судно приобрело свою знаменитую сигнальную окраску и яркую оранжевую полосу на надстройке. «Такую полосу делают на Дальнем Востоке на ледоколах, которые ходят в Арктику. Ее во льдах видно издалека. Так и нас суда в Азовском море узнают, если из-за торосов корпуса не видно», — поясняет капитан.

Александр Юдин в 1974 году поступил в Сахалинское мореходное училище и уже в 1979-м стал третьим помощником капитана, вырос до старпома и пошел учиться в Морскую академию во Владивостоке.

«Чтобы не пропускать сессии, временно ушел с флота на берег старшим инспектором службы кадров Сахалинского пароход-

Имя на борту: Судно носит имя Ивана Андреевича Чудинова — знаменитого иртышского капитана. Он начал свой трудовой путь с простого рабочего, был матросом, штурвальным, капитаном и участником первых Карских экспедиций, первопроходцем в освоении грузовых трасс в Обском Заполярье. Был награжден двумя орденами Ленина и орденом Трудового Красного Знамени.

Про Дальний Восток речь зашла неслучайно. Александр Борисович хоть и родился в Таганроге (Ростовская область), еще в младенчестве переехал на Курилы. Его отец — Борис Степанович Юдин — сначала работал на плавкране, потом на буксирах в порту Таганрог, а в начале 60-х уехал с семьей на Дальний Восток. Поначалу работал на катерах, а потом устроился в «Базу Океанического Рыболовства» и фактически «контрабандой» брал с собой сына в рейсы.

«Когда пошел в школу, каждый год уходил с ним в моря. Заканчивается учебный год, а у него

ства», — рассказывает Юдин. Став капитаном, он перебрался во Владивосток, где работал на грузовом и пассажирском флоте, даже был, еще до запрета игорного бизнеса, капитаном плавресторана с казино «Nocus-Pocus».

На малую родину — в Таганрог — Александр Юдин вернулся из-за болезни матери. Три года проработал лоцманом в Таганроге, провел 272 судна без единой посадки на мель или касания грунта. Так он узнал район плавания, а в зимнюю навигацию 2011–2012 годов пришел старпомом на ледокол «Капитан Мошкин» под руководством Юрия Васильевича Мищенко

нервы на пределе, но зато потом, когда задача выполнена, приходит моральное удовлетворение.

Обеспечение безопасной ледокольной проводки — заслуга всех членов экипажа. «Ребята проверены зимами, работать никогда не отказываются. У нас очень сплоченный экипаж, работают энтузиасты», — объясняет собеседник «Водного транспорта».

Старший помощник Юрий Иванченко — человек резкий, требовательный, он порядок держит на ледоколе и справляется с большим объемом бумажной работы. Еще один из самых опытных членов экипажа — стармех Михаил

Суровая южная зима: За зимнюю навигацию 2018–2019 годов судами ледокольного флота «Капитан Демидов», «Капитан Зарубин», «Капитан Чудинов», «Капитан Харчинов», «Кама», «Капитан Мошкин» и «Капитан Крутов» в морских портах Азовского бассейна было обеспечено движение 3 357 судов. При этом во всех бассейнах в замерзающих морских портах России в навигацию 2018–2019 годов, по информации пресс-службы ФГУП «Росморпорт», была обеспечена ледокольная проводка порядка 6,5 тыс. судов.

осваивать искусство ледокольной проводки судов.

«Для меня казалось наказанием идти на ледокол, потому что в Сахалинском пароходстве, где я раньше работал, суда ходят за границу — в Японию, Австралию,

Волков: он работал на «Капитане Демидове», и в ГБУВПиСе (ныне Азово-Донская бассейновая администрация). Но и пошутить умеет, разрядить обстановку.

Второй помощник капитана Денис Московкин только заступил

по эксплуатации АБФ ФГУП «Росморпорт» — прим. ред.), погода — в руках Всевышнего. А я могу сказать одно: какая бы ни была навигация, я знаю, что ледоколы справятся!» — уверен Александр Юдин.



Команда двух капитанов.

ЭЛЕКТРОННЫЕ КАРТЫ

«Канал имени Москвы» завершил проект цифровой картографии внутренних водных путей РФ, реализованный по поручению Федерального агентства морского и речного транспорта. В «цифру» переведены все реки страны.

ВИРТУАЛЬНЫЙ БУЙ
ДЛЯ СУДОХОДСТВА

С будущего года ходить по рекам, каналам, озерам и водохранилищам страны можно будет по электронным навигационным картам с помощью виртуальных буйев. Правда, воспользоваться этим смогут лишь судовладельцы, установившие на своем флоте электронные картографические навигационно-информационные системы (ЭКНИС).

Воспользоваться электронными картами частично может технический флот администраций бассейнов ВВП России: 69 теплоходов, 14 из них принадлежат ФГБУ «Канал имени Москвы». «Канал» первым протестировал «цифру». В ноябре 2018 года от пристани Ударная Дмитровского района Подмосковья через Рыбинск, Кострому и Муром до гидроузла Белоомут в Луховицах успешно прошел 70-метровый караван судов, принадлежащих администрации Московского бассейна ВВП. Теплоход «Пережат» с плавкраном ПК-4 преодолел расстояние около 1 тыс. км с помощью электронных карт. Плавающую навигационную обстановку с водных путей тогда уже убрали.

В настоящее время установка ЭНК в официально принятом Международной гидрографической организацией (МГО) формате зашифрованного (защищенного) распространения S-63 возможна только на тех судах, которые ос-

нащены ЭКНИС производства Transas выпуска 2007–2012 гг.

ФГБУ «Канал имени Москвы» предлагает разработать упрощенную систему, которая позволит отображать ЭНК на различных видах оборудования. Помимо этого, «Канал» обратился в МГО, чтобы присоединиться к международной системе защиты данных. Участие в ней позволит охватить больший круг потенциальных пользователей ЭНК и расширить для них возможность выбора поставщика соответствующего цифрового продукта.

«Мы разработали коммерческое предложение для судовладельцев, чтобы обеспечить их электронными картами для работы в навигацию-2020. Налажено конструктивное общение с участниками рынка. Анализ поступающей информации позволит удовлетворить потребности всех заинтересованных сторон, — говорит руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Герман Елянюшкин, — В настоящее время идут переговоры с такими крупными судоходными компаниями, как ООО «ВодоходЪ» (г. Москва) и ООО «Большой Маяк» (г. Пермь). Благодаря цифровой картографии удастся перейти на виртуальную расстановку буйев и сократить бюджетные траты на выставление навигационных знаков. А это, в свою очередь, увеличит сроки судоходства».

ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

ЦИФРОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ — ГЛАВНАЯ
СОСТАВЛЯЮЩАЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ

Оптимальные пути снижения себестоимости постройки судна, сокращения сроков и улучшения качества продукции на 25–30% — это внедрение цифровых технологий на всех этапах производства.

Такое мнение высказал руководитель направления жизненного цикла департамента государственного оборонного заказа Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Яков Бережной на конференции по цифровизации на водном транспорте, организованной Общероссийским движением поддержки флота.

По мнению эксперта, на современном этапе конкуренто-

способное развитие судостроительной отрасли невозможно без полноценного использования интегрированных цифровых технологий, позволяющих управлять жизненным циклом судна на всех стадиях — от разработки модели до сдачи в эксплуатацию.

«Если конструкторским бюро еще несложно перестроиться на создание 3D-моделей, то на заводах, чтобы использовать эти модели вместо чертежей, необходимо

менять оборудование. В целом же для перевода всего производства в цифровой формат и обеспечения работы необходимо наличие отечественных скоростных цифровых технологий и программного обеспечения, а также защищенные средства связи для передачи документации и информации между всеми участниками процесса. Вряд ли это получится реализовать без поддержки государства», — считает представитель корпорации.

ПРОГРАММНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

ДЛЯ ОТСЛЕЖИВАНИЯ ПРОЦЕССОВ В ПОРТУ

Ростовский порт разработал собственное программное обеспечение для отслеживания всех рабочих процессов в порту.

По информации Петра Попиченко, специалиста IT-технологий предприятия, в АО «Ростовский порт» еще 10 лет назад заинтересовались использованием специализированного программного продукта, и руководство предприятия приняло решение о создании собственного.

На разработку и внедрение программного обеспечения «Грузовой порт» ушло 5 лет. Программа предназначена, прежде всего, для управленцев и наглядно показывает, какие суда в каком районе,

какие вагоны поступили в порт, как идет накопление на складах. У пользователей есть возможность отслеживать, когда судно прибыло, поставлено под причал, начало погрузки и выгрузки, демередж и прочее.

«Одним нажатием менеджер получает всю информацию о грузе, о клиенте, о направлении груза — погрузке или выгрузке. Очень большой объем информации здесь собран», — пояснил Попиченко.

В настоящее время порт ведет переговоры с зерновой компанией

об интеграции двух программных продуктов, что, в частности, позволит клиентам подавать заявки на поступление автотранспорта не за сутки в бумажном виде (как сейчас), а в режиме онлайн.

АО «Ростовский порт» имеет статус морского порта, принимает суда под иностранными флагами, производится открытие и закрытие государственной границы. Из порта осуществляются отправки судов в страны Черноморского и Средиземноморского бассейнов.



АО «Ростовский порт»

ИНТЕГРАЦИЯ

ПОРТАЛ «МОРСКОЙ
ПОРТ» КАК ПЛАТФОРМА
ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ
С TRADELENS

Министерство транспорта России и Федеральная таможенная служба России (ФТС РФ) разрабатывают возможности интеграции в международную систему TradeLens, объединяющую большую часть мировых морских грузоперевозок.

По информации замначальника отдела ледокольного обеспечения, гидрографии и связи управления безопасностью судоходства Росморречфлота Максима Данилкина на конференции по цифровизации на водном транспорте, на базе Большого порта Санкт-Петербург Минтранс России проводит работу по созданию российского сегмента международной торговой блокчейн-платформы TradeLens в соответствии с национальными требованиями, в том числе в области

информационной безопасности. При этом предлагается использовать комплекс программных средств — портал «Морской порт» ФТС РФ в качестве единого окна для обмена информацией с платформой TradeLens и государственными контролирующими органами через создаваемый российский сегмент данной платформы.

TradeLens охватывает около 80% всех импортных и экспортных контейнерных грузов в России, а также более 60% мировых контейнерных операций.

НАЛОГОВЫЙ МОНИТОРИНГ

ДИСТАНЦИОННОСТЬ ТРЕБУЕТ ПРОЗРАЧНОСТИ

Объединенная судостроительная корпорация готовится к внедрению системы налогового мониторинга. Обществу Группы ОСК, по информации пресс-службы корпорации, предстоит перейти на новый формат работы с 1 января 2021 года.

Актуальные вопросы работы в новой системе обсуждались на семинаре «Налоговая практика Группы ОСК. Опыт, вопросы и пути их решения», прошедшем в Санкт-Петербурге.

Участники семинара обсудили основные вопросы, проблемы и перспективы работы в системе налогового мониторинга, которая позволит ОСК обеспечить

прозрачность и корректность налоговой отчетности, а также сократить трудозатраты и финансовые издержки в рамках налогового контроля, повысить уровень взаимного доверия и технологичности взаимодействия между корпорацией и проверяющими органами.

Налоговый мониторинг — это система дистанционного налогового контроля, суть работы

которой заключается в том, что организация открывает свои информационные учетные системы для налоговых органов. В свою очередь, налоговики не проводят выездные проверки. Такое взаимодействие позволяет бизнесу, помимо прочего, исключить риски, связанные с некорректным исчислением налогов и сборов.



ИСТОРИЯ



Навигация 2019 года была для путейцев Волго-Балта юбилейной — 300 лет назад по указу Петра I были начаты государственные путевые работы на Неве.

ЮБИЛЕЙНАЯ НАВИГАЦИЯ

Первые суда в разводку санкт-петербургских мостов в 2019 году прошли 15 апреля, шлюзование транзитных судов завершилось 19 ноября 2019 года.

Для обеспечения безопасности судоходства на водных путях Волго-Балта обслуживалось 2182 плавучих и 2390 береговых навигационных знаков. Шлюзы Волго-Балта в юбилейную навигацию произвели 35095 шлюзований, пропустили 62162 судна.

Навигация охарактеризовалась хорошей водностью, за исключением Ладожского озера, где наблюдались уровни ниже проектных.

Подруководством диспетчеров Волго-Балта в 2019 году было осуществлено 19,5 тыс. рейсов судов, которые перевезли 15,8 миллионов тонн грузов, 349 тыс. пассажиров. На круизных теплоходах Санкт-Петербург посетили более 95 тысяч туристов.

В прошедшую навигацию лоцманы Волго-Балта провели в ночные разводки мостов более 3 тыс. судов. Из-за сильного ветра было отменено 3 разводки.

В 2019 году продолжилось развитие инфраструктуры водного туризма — открыт новый пассажирский причал для приема круизных теплоходов у крепости Орешек, завершено строительство двух причалов в г. Санкт-Петербурге ниже моста Александра Невского.

С окончанием движения транзитного флота коллективом Волго-Балта начат ремонт судоходных гидротехнических сооружений и технического флота для подготовки к навигации-2020.

В ознаменовании этой даты в Шлиссельбурге Ленинградской области был открыт первый в стране памятник бакенщику, посвященный всем речникам-путейцам России.

ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ

ИЗ КАРЕЛИИ В ФИНЛЯндиЮ
ЧЕРЕЗ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

Финляндию и Карелию планируется соединить водным маршрутом через Санкт-Петербург. Он будет проходить через озерную систему Финляндии, Сайменский канал, Финский залив, Неву и Ладожское озеро.

Водное пассажирское сообщение, по словам руководителя проектов Агентства по развитию бизнеса региона Савонлинна Алены Цимбаловой планируется организовать между городом Савонлинна в Юго-Восточной Финляндии и городом Сортавала в Карелии через Санкт-Петербург.

Маршрут будет проходить через озерную систему Финляндии, Сайменский канал, Финский залив, Неву и Ладожское озеро.

«Планируется открытие водного сообщения между Савонлинной, Лаппеенрантой, Выборгом, Санкт-Петербургом и через Ладожское озеро — с Сортавалой. Сейчас проводят изучение этого маршрута, расчет, поиск

инвесторов. У нас есть один инвестор, оперирующий круизными судами в России», — цитирует ее слова ТАСС.

По словам Цимбаловой, предварительные переговоры по поводу организации этого маршрута проводились с представителями Большого порта Санкт-Петербурга, и там проявили интерес к проекту.

По предварительным оценкам, путь в одну сторону займет около 5 дней. На линию планируется вывести два судна вместимостью до 200 пассажиров. «Сейчас главный вопрос — найти подходящее по ширине судно, потому что Сайменский канал не позволяет пройти крупным судам», — отметила Алена Цимбалова.

Сайменский канал, связавший Выборгский залив с Сайменским озером, был построен в середине XIX века, когда Финляндия была частью Российской империи. В наши дни из 42,9 км протяженности канала 23,3 км принадлежат Финляндии, остальная часть — России, и финны арендуют российскую часть водной трассы, рассчитанную на прием грузовых судов типа «река-море», озерных теплоходов, а также пассажирских и прогулочных судов. Сайменский канал очень популярен как туристический маршрут на пассажирских теплоходах и маломерных судах. Самым популярным уяхтсменов считается переход из финской Лаппеенранты в российский Выборг.

КРУИЗНЫЙ КЛАСТЕР

КОРАБЕЛЬНАЯ СТОРОНА РУССКОГО СЕВЕРА

Вологодская область получит из бюджета 350 млн рублей на развитие круизного кластера.

Правительству Вологодской области выделено 350 млн рублей из федерального бюджета на создание в ближайшие 2,5 года круизного кластера «Русские берега».

«Русские берега» — это проект круизного кластера из шести субкластеров, которые планируется создать по ходу следования круизных лайнеров по Волго-Балтийскому водному пути: «Череповец — горячее сердце Русского Севера», «Приозерный» в Белозерском районе, «Вытегорье — корабельная сторона» в Вытегорском районе, «Северная Фиваида» в Кирилловском районе, «Русские берега. Никольская набережная» в Шекснинском районе и «Берег русской старины» в Усть-Кубинском районе. Проект планируется реализовать до 2025 года, объем капиталовложений из бюджетов всех уровней и инвесторов — почти 10 млрд рублей.

По словам губернатора Вологодской области Олега Кувшинникова, к реализации федерального туристического проекта «Русские берега» в области приступили с 2019 года. «Это круизный туризм, укрепление и строительство набережных в наших городах, которые расположены по пути следования по Волго-Балту. Это строительство набережных и причальных стенок. Нам на ближайшие 2,5 года выделено 350 млн рублей на строительство набережных в наших крупных муниципалитетах», — цитирует его слова ТАСС.

По информации руководителя Департамента культуры и туризма Владимира Осиповского, в области приступили к реализации первого субкластера — в Череповце. На него выделено всего 136 млн рублей, в том числе 104 млн — из федерального бюджета.

Кроме того, в 2020 году запланировано выделение 130 млн рублей из федерального бюджета, в 2021-м — 200 млн, в 2022-м — предварительно 19,25 млн рублей.

(О корабельном наследии Вытегорья — одного из субкластеров проекта «Русские берега», — читайте на 12-й стр.).



Спасо-Прилуцкий монастырь. Северная Фиваида. Фото Анастасии Вацаловой



«Вытегорье — корабельная сторона». Фото Александра Паршунова

ГУМРФ — МГТУ

АРКТИЧЕСКИЙ ВЕКТОР

Ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова профессор Сергей Барышников посетил Мурманск с целью расширения спектра образовательных услуг и развития научно-исследовательских работ для нужд региона и в целом арктической зоны России.

На встрече с губернатором Мурманской области Андреем Чибисом состоялся обмен мнениями по обеспечению кадровой составляющей арктических проектов, в частности, выявлению и восстановлению утраченных областей компетенций, организации дополнительного профессионального образования специалистов региона, оказания содействия со стороны университета морским школам и клубам юных моряков. Университет предлагает участие своих экспертов в развитии Мурманского транспортно-узла, в содействии стивидорным компаниям в расширении деятельности морского порта, проведении навигационного моделирования для оценки рисков

и выработки рекомендаций по обеспечению безопасного захода крупнотоннажных судов и судов с особыми маневренными характеристиками к причалам Мурманского морского торгового порта.

Губернатор Мурманской области обратился к университету с просьбой об организации более тесного взаимодействия с Мурманским государственным техническим университетом для обеспечения подготовки курсантов эксплуатационных специальностей на уровне требований Конвенции ПДНВ. Достигнута договоренность о подписании соглашения между областью и университетом о совместной деятельности и проработке совместного плана мероприятий на ближайшие два года.

«ВОДОХОДЪ»



В управлении компании флот из 27 комфортабельных судов

ВСЕ В КРУИЗ!

В минувшую пассажирскую навигацию на теплоходах компании «ВодоходЪ» путешествовали граждане 75 стран мира.

ОО «ВодоходЪ» в навигацию 2019 года перевезло 110 тыс. 322 человека. Как пояснили в компании, это на 15 процентов ниже, чем в предыдущую навигацию. Сокращение пассажиропотока было обусловлено временным выводом из эксплуатации двух теплоходов в связи с их реновацией и перераспределением флота в регионах. Тем не менее в целом навигация-2019 прошла успешно, компания показала устойчивый рост.

В минувшую пассажирскую

навигацию работало 23 теплохода ООО «ВодоходЪ». В том числе девять единиц флота обслуживали иностранных туристов на линии Москва — Санкт-Петербург и Санкт-Петербург — Москва. Кроме того, 14 судов работали с российскими пассажирами на том же маршруте, а также ходили по Каме (с посещением Елабуги и Перми), Волге (с посещением Нижнего Новгорода, Ярославля, Казани, Самары) и по Нижней Волге (с посещением Астрахани и Ростова-на-Дону).

В 2019 году теплоходами ком-

пании путешествовали жители 75 стран. Традиционно большинство туристов было из Европы (Германия, Франция, Испания, Австрия, Бельгия), США и Австралии. В компании отметили, что в навигацию-2019 «ВодоходЪ» принял туристов со всех континентов, в том числе из таких стран, как Шри-Ланка, Намибия, Ямайка, Сирия и Оман.

Судоходная компания «ВодоходЪ» — крупный российский оператор речных круизов и туристический оператор полного цикла.



На встрече с губернатором Мурманской области Андреем Чибисом

«АДМИРАЛ ВЛАДИМИРСКИЙ»

ПРОВОДИЛИ
В КРУГОСВЕТКУ

Представители Кронштадтского морского завода (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) приняли участие в торжественных проводах океанографического исследовательского судна «Адмирал Владимирский» в кругосветное плавание.

«Адмирал Владимирский» отправился в кругосветную экспедицию, приуроченную к 200-летию открытия Антарктиды и 250-летию со дня рождения первого русского кругосветного мореплавателя Ивана Крузенштерна.

Судно проходило предпериодный ремонт на Кронштадтском морском заводе, сообщает пресс-служба предприятия, с лета 2018-го по ноябрь 2019-го. Был проведен ремонт всех основных систем корабля, корпуса, механизмов, в том числе модернизация исследовательского гидрографического оборудования, системы связи и навигации.

За время экспедиции судно в общей сложности побывает в трех океанах, пересечет экватор и дойдет до Антарктиды. По маршруту перехода запланирован большой объем гидрографических и гидрометеорологических работ.

«МУСТАЙ КАРИМ»

Круизный лайнер «Мустай Карим», строящийся на заводе «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в ОСК), вернулся с ходовых испытаний.

ПЯТИЗВЕЗДОЧНЫЙ ОТЕЛЬ НА ПЛАВУ

В ходе испытаний была проверена работа общесудовых систем и механизмов судна, в том числе винторулевых колонок, главных двигателей, электростанций, системы автоматизации и другого оборудования.

«Ходовые испытания — один из важнейших этапов строительства любого судна, в ходе которых проверяется поведение всех систем в разных ситуациях на воде, — комментирует генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин. — Опыт, который мы получили в результате испыта-

ний «Мустая Карима», уникален для российских судостроителей. Сейчас мы приступаем к достройке судна и доведению всех характеристик теплохода до требуемых показателей».

Все этапы строительства «Мустая Карима» идут согласно производственному графику. Передача судна запланирована на февраль 2020 года. Перед сдачей судно совершит контрольный выход на испытания для повторной проверки всех систем.

Новый лайнер не будет уступать по уровню комфорта 4–5-звездочному отелю. Для пас-

сажиров будут действовать несколько ресторанов, библиотека, конференц-зал, спа-салон, бары, большая открытая прогулочная зона-солярий на верхней палубе.

Судно предназначено для речной перевозки пассажиров на дальних круизных линиях Москва — Астрахань, Москва — Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам и Москва — Ростов-на-Дону с проходом Волго-Донским судоходным каналом.

Каюты пассажиров — а судно рассчитано на 329 человек —

размещаются на трех ярусах. На судне предусмотрены 152 каюты «Стандарт», 9 кают «Люкс», 1 — «Полулюкс», еще одна — для лиц с ограниченными возможностями.

Напомним, современный пассажирский теплоход строится на заводе «Красное Сормово» с весны 2017 года в рамках трехстороннего контракта, в котором изготовителем выступает ПАО «Завод «Красное Сормово», заказчиком — кэптивная лизинговая компания АО «Машпромлизинг», а получателем — ООО «ВодоходЪ».



На борту. Источник: Фотоальбом теплохода «Мустай Карим», vodohod.com



ПРОЕКТ

РЕЧНОЙ ХАБ – ГИГАНТ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ

Компания «СервисТерминалГрупп» (СТГ) при участии ФГБУ «Канал имени Москвы» намерена создать в Тверской области Волжский многофункциональный терминал. Инвестиции в проект составят 2,5 млрд руб.

Проектируемый мультимодальный портовый комплекс, как отмечается в сообщении, станет крупнейшим в России речным хабом, специализирующимся на перевалке, хранении и производстве нефтепродуктов. Проект был представлен на выставке-форуме «Транспорт России», который проходил 19–21 ноября в Москве. Участие ФГБУ «Канал имени Москвы» предполагает технические согласования и непосредственно строительство комплекса. На работах по дноуглублению, берегоукреплению и погрузке-разгрузке будет задействован флот «Канала». В настоящее время ООО «СервисТерминалГрупп» занимается разработкой предпроектной документации. Возвести объект планируется до 2024 года.

Современный мультимодальный портовый терминал будет располагаться на реке Волге недалеко от города Кимры. На участке 18 га в сельском поселении Титовское создадут речной промышленно-логистический комплекс для приемки, хранения, производства и реализации нефтепродуктов, доставляемых с нефтеперерабатывающих заводов автомобильным, железнодорожным и речным транспортом. Это битум, масла (моторные, промышленные и гидравлические), мазут, а также

полимерный модифицированный битум (ПМБ) и мастики, используемые в дорожном строительстве и при выпуске кровельных материалов.

В рамках проекта планируется возвести склад, открытую площадку для перевалки нерудных материалов, стоянку для большегрузного транспорта, а также специальные резервуары, технологические установки и производственный комплекс с сертифицированной лабораторией контроля качества.

Для обеспечения транспортной доступности предусмотрено строительство 1 км железнодорожного подъездного пути с примыканием к опорной станции Савелово. Для флота будет оборудована причальная стенка длиной 250 м, которая сможет принимать малотоннажные танкеры грузоподъемностью до 5 тыс. тонн.

Новый портовый комплекс сможет пропускать в навигацию 1 тыс. судов и свыше 2 млн тонн грузов, его промышленно-логистические мощности позволят складировать и перерабатывать одновременно 100–500 тыс. тонн нефтепродуктов. Проектный объем хранения и транспортировки составит 25 тыс. тонн дорожных, 60 тыс. тонн нефтебитумных, 70 тыс. тонн кровельных и 300 тыс. тонн инертных материалов.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ПРОШЕСТВОВАЛ ВАЖНО В СПОКОЙСТВИИ ЧИННОМ...

Дольше обычного продлилась навигация-2019 на Москве-реке. Федеральное агентство морского и речного транспорта на неделю пролонгировало навигацию в Московском бассейне по заявке на перевозку крупных грузов от АО «Порт Коломна».

«Крупным грузом» оказались два гигантских — 10 метров в диаметре — тоннелепроходческих механизированных комплекса (ТПМК) для строительства Большой кольцевой линии (БКЛ) метро.

Один из них — ТПМК немецкого производства, второй — ТПМК «Победа», произведенный в Китае. Оба были доставлены в Москву из Санкт-Петербурга по водным путям.



«Победное» шествие. Источник: morvesti.ru

НАВИГАЦИЯ-2019



Источник: oko-planet.ru

СПРОС НА РЕЧНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ ВЫРОС

По внутренним водным путям Московского бассейна с апреля по ноябрь 2019 года, по информации пресс-службы ФГБУ «Канал имени Москвы», перевезено около 1,4 млн человек и 26 млн тонн грузов.

Спрос на речные путешествия продолжил положительный тренд развития водных магистралей страны: пассажиропоток увеличился на 3,8% — до более чем 1,38 млн человек. Все пассажирские суда совершили около 19 тыс. рейсов. На Канале имени Москвы работало 89 круизных лайнеров, а совокупный объем турпотока превысил 280 тыс. человек.

Отрицательные значения впервые с 2016 года продемонстрировали грузоперевозчики. В этом сезоне значительно сократился объем транспортировавшихся по рекам Центральной России грузов — на 8,9% — до 26 млн тонн. Такая негативная динамика была обусловлена погодными и технологическими факторами.

В минувшую навигацию оказа-

лась актуальной проблема маловодья на реке Оке. В связи с малоснежной зимой и отсутствием обильных дождей летом фактические уровни воды здесь были ниже проектных отметок. Поэтому фактические глубины на Оке — на них ориентируются судоводители для безопасного прохождения на судне с определенной осадкой — также опустились ниже гарантированных показателей.

Отрицательно сказался на грузопотоке и ремонт Канала имени Москвы между шлюзами № 7 и № 8 после январского техногенного ЧП. Из-за аварийно-восстановительных работ судоходство по Тушинскому участку началось не 24 апреля, а 16 августа. За три месяца навигации здесь прошло 1476 судов, в том числе 1003 грузовых, 119 пассажирских, а также 354

ед. технического и маломерного флота. Они выполнили в общей сложности 823 рейса.

В 2019 году судоходство в Московском бассейне продлили на неделю. Чтобы доставить в столицу стратегический груз — проходческий щит для строительства столичного метрополитена, судоходные гидротехнические сооружения ФГБУ «Канал имени Москвы» работали до 20 ноября включительно.

По завершении судоходства на гидротехнических сооружениях и флоте ФГБУ «Канал имени Москвы» стартует межнавигационный ремонт. Особое внимание будет уделено Тушинскому участку, где планируется провести инженерные изыскания и по их результатам разработать проект реконструкции канала.

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Департамент Москвы по конкурентной политике объявил открытый конкурс на поставку для нужд «Мосгортранса» 11 речных судов ледокольного класса для пассажирских перевозок по Москве-реке в режиме общественного транспорта.

МИЛЛИАРД НА ПАССАЖИРСКИЕ КАТЕРА

В настоящее время в Москве речные перевозки пассажиров осуществляются только в экскурсионном режиме.

Цена контракта — 1 млрд 31,6 млн руб. Катера должны быть поставлены до 30 сентября 2020 года.

При этом 10 катеров будут закуплены непосредственно для пере-

возки пассажиров, еще один — для отслеживания их работы, а также на реагирование в нештатных ситуациях, например, для буксировки.

Согласно документации, однопалубные маломерные речные суда будут рассчитаны для круглогодичной работы, не менее 40 пассажирских мест будут

сидячими, а общая вместимость составит 50 человек. В пассажирских салонах должны будут предусмотрены USB-разъемы, беспроводная сеть Wi-Fi. Катера оборудуют системами оплаты проезда картами «Тройка», а также бесконтактной оплаты — банковскими картами и мобильными устройствами.

«ОБЕСПЕЧЕНИЕ СУДОХОДСТВА В НАШИХ КРАЯХ ТРЕБУЕТ ОСОБОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ»

Об итогах прошедшей навигации — руководитель ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» Роман Чесноков.



Роман Чесноков, руководитель ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей»

— Роман Александрович, каковы итоги навигации 2019 года в сравнении с предыдущим годом? За счет чего наблюдалась динамика?

— Если одним словом, то навигация-2019 прошла стабильно. Применительно к пассажироперевозкам, у нас существенно — более чем на 12 процентов — возросли объемы. Положительной динамикой способствовали как востребованность пассажирских перевозок в принципе, так и обновление скоростного пассажирского флота судоходной компании «Северречфлот», в том числе на социально значимых маршрутах автономных округов Тюменской области. В реальных цифрах, по данным на конец октября, судоходными компаниями перевезено 1005,5 тысячи человек против 882,3 тысячи в 2018-м.

Что касается грузоперевозок, то объем их составил 8067,6 тысячи тонн — 1,2 процента не дотянули до прошлого года. Объясняется это прежде всего тем, что с завершением ремонтно-восстановительных дорожных работ на действующих месторождениях среднего Приобья сократились перевозки минерально-строительных грузов (щебня) из карьеров Новосибирской и Томской областей. Их объем составил всего около 3262,1 тысяч тонн, или 89,2 процента к уровню прошлого года.

В то же время большой рост — 140,4 процента к уровню прошлого года отмечен в перевозках стройматериалов, это более 730 тысяч тонн. Рост — 114,7 процента — отмечен и в перевозках металла — свыше 72 тысяч тонн, на 13 процентов выросла перевозка угля — более 60 тысяч тонн.

— В подведомственный вам участок ВВП входит Обско-

Тазовская губа, где идет интенсивное строительство производственных и инфраструктурных объектов, связанных со освоением новых месторождений. В какой степени эти проекты влияют на работу администрации и каковы перспективы развития Обь-Иртышского бассейна в рамках уже реализующихся и планируемых проектов?

— Тот рост в различных сегментах грузоперевозок, о котором мы уже говорили, преимущественно связан с началом освоения новых нефтегазоносных месторождений прибрежной зоны Обско-Тазовской губы и интенсивного строительства производственных и инфраструктурных объектов, связанных с их эксплуатацией. Появились новые потребности — очевидно выросли и объемы перевозки минеральных грузов, различных строительных материалов, железобетонных изделий и нефтяных грузов.

— Насколько повлияет на судоходство в бассейне развитие Северного морского пути?

— С развитием инфраструктуры Северного морского пути могут значительно измениться направление и объемы грузопотоков в Обь-Иртышском бассейне. Транспортный коридор Северный морской путь — Обь — Иртыш имеет большой потенциал в области организации перевозок из Европы, Восточной и Юго-Восточной Азии в регионы Западной Сибири, стран Центрально-Азиатского региона (ЦАР). В особенности тех грузов, которые невозможно или экономически неэффективно перевозить железнодорожным и автомобильным транспортом. Кроме того, данный

маршрут представляет собой удобный альтернативный путь для доставки углеводородных ресурсов из арктического региона в Китай, страны ЦАР и Индию. На этом фоне реки Обь и Иртыш могут стать связующим звеном между Северным морским и Шелковым путями и объединить указанные транспортные коридоры в единую транспортную систему.

В настоящее время Правительство РФ уже ведет работу по проектам модернизации внутреннего водного пути, расширению портовых мощностей в портах Салехарда, Ханты-Мансийска и Омска, развития сетей технологической связи, системы управления движения судов и информационного обеспечения судоходства.

— Каким образом обеспечивается безопасность судоходства в бассейне, учитывая мелководные участки и перепады, содной стороны, и непростой характер сибирских рек — с другой?

— В русле судоходных рек бассейна происходят ежегодные переформирования, характерные для внутренних рек территории России со смешанным питанием — снеговым, грунтовым, дождевым. Для того, чтобы поддерживать в них судоходные габариты для обеспечения безопасных условий судоходства, ежегодно проводится целый комплекс путевых работ.

В этом году для мониторинга состояния водных путей и русловых переформирований мы провели русловые изыскания более чем на 220 локальных участках рек. Кроме того, силами русловых изыскательских партий и картографической группы управления на водных путях протяженностью более 1500 км проведены работы по сбору и обновлению баз данных для составления электронных навигационных карт.

Для обеспечения и поддержания гарантированных габаритов в судовых ходах проведены также дноуглубительные работы с общим объемом разработанного грунта более 580 кубометров. Работы по углублению судовых ходов выполнены на реках Иртыш и Пур. Кроме того, объем донного грунта, разработанного при выполнении внутранзитных дноуглубительных работ, составил около 1 млн кубометров.

В навигационный период 2019 года на подведомственных нам водных путях навигационными знаками обслуживались более 8750 км, в их числе более 6 тысяч км — с гарантированными габаритами судовых ходов. На обслуживаемых боковых реках обеспечивались, в первую очередь, перевозки пассажиров и топливно-энергетических ресурсов для обеспечения жизнедеятельности в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях. Общее количество обслуживаемых судоходных знаков составляет около 11 тысяч единиц, в том числе

около 6 тысяч — береговых и свыше 4800 — плавучих.

В соответствии с госзаданием выполнено освещение более 2500 судоходных навигационных знаков. В дополнение к этому, за счет внутренних резервов, выполнено освещение береговых знаков на участке реки Обь от селения Соснино до устья Иртыша протяженностью 582 км.

— Обь-Иртышский бассейн охватывает несколько крупных регионов России. Как строится взаимодействие с ними?

— Водные пути Обь-Иртышского бассейна располагаются в меридиональном направлении: от границы с Республикой Казахстан на юге до условной линии мыс Каменный — мыс Трехбугорный в Обской губе Карского моря — на севере. Около 2560 км судовых ходов боковых рек обслуживались в соответствии с договорными и контрактными условиями. В 2019 году были заключены контракты с органами власти Ханты-Мансийского

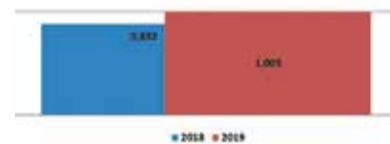
и Ямало-Ненецкого автономных округов, а также администрацией Таборинского муниципального района Свердловской области на обслуживание средств навигационного оборудования.

Завершение хочется отметить, что мы со всей ответственностью — а обеспечение судоходства в наших краях требует особой ответственности! — относимся к своей работе.

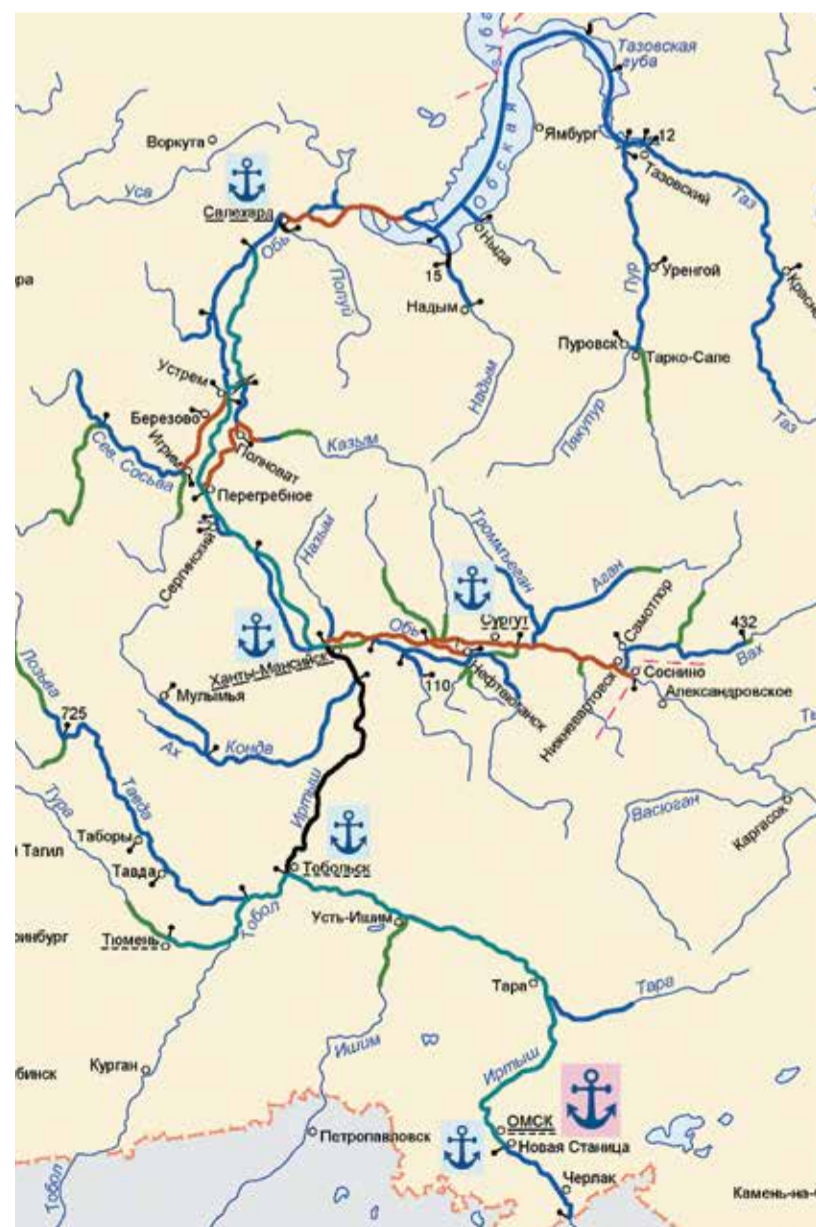
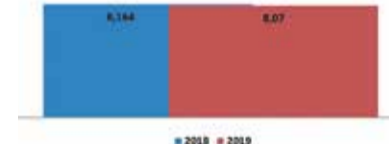
Согласно итогам инспекторских осмотров, выполненных в течение навигации совместно с инспекторским составом Обь-Иртышского управления Госморречнадзора, срывов гарантированных габаритов судовых ходов не допущено, аварий и транспортных происшествий по причине неудовлетворительного содержания обслуживаемых водных путей не зафиксировано.

Очередное выполнение плановых показателей в навигации-2019 позволяет говорить о слаженной работе коллектива, целеустремленности и ответственности сотрудников.

Объем перевозок пассажиров, млн чел.



Объем перевозок грузов, млн тонн





ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

СУДА ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ КТГ

О сегодняшнем состоянии в этом сегменте грузовых судов и потребностях завтрашнего дня — генеральный директор Морского инженерного бюро, доктор технических наук, профессор Геннадий Егоров.

Сейчас перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов (КТГ) водным транспортом осуществляются судами и несамоходными баржами-коастерами ограниченного морского и смешанного река-море плавания из морских портов Европы, Турции, Персидского залива, Китая, России, а также с рейдовых морских перевалок к пункту назначения на ВВП (или транзитом через ВВП на Каспии) и порты, расположенные на Северном морском пути, например в Обской губе.

Вариации, как правило, связаны с исходным местом погрузки КТГ, что, собственно, и определяет класс выбранного судна (баржи) смешанного река-море плавания или, в некоторых случаях, внутреннего плавания, причем как по району плавания, так иногда и по ледовой категории.

САМОХОДНЫЕ

Специально оборудованных для транзитной перевозки КТГ самоходных судов морского ограниченного и смешанного река-море плавания с 2003 по 2019 год было построено 64 единицы. В заказе — еще 48. И это без учета морских

коастров проекта DCV36 СЗП, которые также активно работают по перевозке КТГ, или комбинированных танкеров-площадок проекта RST54 типа «Балт-Флот», которые могут работать на этих перевозках.

Интересно отметить, что ежегодно в среднем на околороссийский рынок поступало несколько судов такого типа. Поначалу это были многоцелевые однотрюмные суда типа «Каспиан Экспресс» проекта 003RSD04 с модификациями судостроительной компании «Альброс». С 2012 года пошли многоцелевые суда Северо-Западного пароходства и Аншипа проекта RSD49 «Нева-Лидер» с длинным вторым трюмом. В 2017–2018 годах появилось сразу 17 судов компании «Топаз» проекта Vard 921 и 3 судна проекта Vard 928, представлявшие специализированные суда-площадки под перевозку КТГ. С 2018 года на рынок вышла компания «Пола Логистик» с многоцелевыми RSD59, имеющими практически 80-метровый второй трюм. Таких судов уже 14 в работе, еще 26 строятся плюс 20 в опционе.

Преимущества для перевозки КТГ проекта RSD59, по сравне-

нию с лучшим из ранее построенных многоцелевых сухогрузов «Волго-Дон макс» класса проекта RSD49, — во-первых, наличие длинного трюма $L = 77,35$ м (на судне проекта RSD49 $L = 52$ м). Во-вторых, высота трюма больше на 620 мм (9000 мм), чем на судне проекта RSD49, что позволяет перевозить контейнеры высотой до 9,6 футов — «high cube containers» (3 таких контейнера в высоту).

Итак, 2017 год — 10 судов, 2018-й — 20 судов, 2019-й — 10 судов. При этом прогноз на 2020-й — 20 судов, на 2021-й — уже 23 судна.

На сегодня, считая новые концепты самоходных судов XXI века для КТГ, российские верфи построили 26 судов (41%), турецкие — 15, румынские — 14 судов, вьетнамские — 6. Роль российского судостроения к 2022 году в этом сегменте резко возрастет — до 64% (а по новому пополнению — до 100%), ожидается поступление еще 43 судов такого назначения.

По сути, есть два направления в перевозке КТГ водным транспортом.

Многоцелевые суда. Именно такое направление выбирают классические судовладельцы.

Соответственно, для многоцелевых судов, перевозящих КТГ, важны размеры трюмов (в особенности длина трюма 50 м и более), отсутствие в них выступающих конструкций, подзоров, карманов, их «ящичность».

Несомненный плюс таких концептов (RSD59, RSD49, 003RSD04, ALB07) в том, что они, являясь классическими сухогрузными судами, работают не только с КТГ. Минус — не все грузы можно разместить даже в 80-метровом трюме. Или вообще в трюме, закрытом люковыми крышками. Кроме того, из трюма невозможно погрузить

или выгрузить КТГ накатом. Для этого требуется кран, иногда с весьма большой грузоподъемностью.

Между тем, существует новый — однотрюмный! — концепт, а именно продолжение RSD59NG, позволяющий перевозить КТГ на транзитных осадках без люковых закрытий и за счет этого существенно меняющий оценку приспособленности многоцелевого судна к негабаритному грузу. Теперь ограничение по высоте груза определяется только габаритом самого судна. При этом судно уже трехтопливное, способное работать на LNG, мазуте и дизельном топливе.

Суда-площадки. Специализированные самоходные накатные суда — площадки должны иметь утопленные ниже уровня грузовой палубы кнехты и другие элементы якорно-швартового устройства, дабы иметь возможность размещать КТГ по всей ширине судна, а также весьма мощную балластную систему, позволяющую обеспечить выгрузку КТГ на берег.

Плюсы: очень хороши для КТГ. **Минусы:** а что с ними делать потом, перевозить на столь дорогих судах щебень?

НЕСАМОХОДНЫЕ

За последние 15 лет специально оборудованных для транзитной перевозки КТГ несамоходных судов-площадок смешанного река-море плавания было построено 53. Из них в России — 29 барж, или 55%, в Китае — 16. Баржи такого типа продолжают строить на судостроительном заводе «Лотос» и в АО «Порт Коломна», например, для Морспасслужбы Росморречфлота. Однако темпы постройки несоизмеримы с темпами постройки самоходных судов, специально приспособленных для КТГ.

Особо следует отметить построенные в Китае, Нидерландах и Румынии с 2013 года (всего 16 в 2018–2019 годах) Damen 4 баржи с длиной от 41 до 89 метров

и шириной 16 метров типа Damen Stan Pontoon 16 — проекты 4116, 5216, 6316, 8916, которые активно отработали в навигации 2019 года на реках Амур — Зей. Такие же понтоны имеются в наших компаниях, работающих на Северном Каспии (Морвенна, с 2013 года).

До сих пор активно применяются советской постройки баржи-площадки проекта 16801 (всего 119 единиц со средним возрастом 30,2 года, техническое состояние 8-и оценивается как «не годное»); проекта 942 и модификации (всего в наличии 590 единиц со средним возрастом 39,7 года, при этом 155 имеют оценку техсостояния «не годное»), проекта 16800 (в наличии 105 единиц со средним возрастом 31,9 года, 5 имеют оценку техсостояния «не годное»).

Главный вопрос — фактическое техническое состояние. Кроме того, если к проекту 16801, как правило, вопросов по прочности нет, то об остальных проектах этого не скажешь.

Однако основная проблема в барже-буксирных составах заключается в толкачах-буксирах.

Буксиры-толкачи речные мощностью 900–1800 кВт. Сейчас работает 202 судна, или 63% от построенных, со средним возрастом 41,2 года. Всего же их было построено 322 единицы. Списано 77 судов, или 24%. При этом утилизировано 74 судна со средним возрастом сдачи на металл 30,3 года. Потеряно в авариях, по неполным данным, 3 судна со средним возрастом 26 лет. В отстое еще 43 судна (13%) со средним возрастом 41,6 года.

К 2025 году ожидается, что в работе останется 135 буксиров-толкачей речных мощностью 900–1800 кВт старых серий, а к 2030 году — всего 58 судов. Учитывая, что именно эти суда в основном и применяются для работы с новыми баржами при выходе в морские районы, их строительство будет иметь смысл уже с 2023–2024 года.



Доставка оборудования для МНПЗ по Москве-реке. Источник: mnpz.gazprom-neft.ru

ОСК

О ПЕРИМЕТРЕ ПРОИЗВОДСТВА В «ОКЕАНСКУЮ ЭРУ»

На заседании «Российское судостроение и роль Объединенной судостроительной корпорации в развитии отрасли», которое прошло на площадке Государственного музея современной истории России в Москве, президент ОСК Алексей Рахманов обозначил основные приоритеты развития корпорации.

В числе главных — задачи, которые поставлены перед корпорацией в Стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года. Первоочередным глава ОСК назвал формирование оптимального периметра производства, рассказав о создании четырех центров компетенций: «ОСК-Интерьер», «ОСК-Движение», «ОСК-Технологии» и в перспективе — «ОСК-Машиностроение».

Алексей Рахманов рассказал также о предстоящих изменениях в структуре корпорации: «Мы готовим новую организационную структуру ОСК, учитывающую те

замечания, которые были высказаны Министерством промышленности и торговли. Плюс появится серьезный аналитический центр, поскольку многое из того, что нам надо сделать, должно опираться на серьезные академические исследования».

Особое внимание было уделено выполнению гособоронзаказа, проблемным вопросам ценообразования как в ГОЗ, так и для головных судов в гражданском судостроении.

Говоря об общемировых трендах, президент ОСК отметил: «По сути, мы возвращаемся в «океанскую эру», где судьба мира реша-

ется «державами моря». И здесь есть несколько тем, несколько областей, в которых — несмотря на все санкции — могут появляться точки роста для новых международных операционных проектов и связей. Судостроительные технологии — это тот инструмент, который позволит решать серьезные проблемы, разумно перенося многие инфраструктурные объекты с суши на воду».

Подводя итог, Алексей Рахманов отметил необходимость новых идей, настоящих прорывных технологий и предложил 2020 год в ОСК объявить Годом морских технологий.

Перед участниками заседания также выступили: член Совета Общественной палаты Российской Федерации Борис Алешин, генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, заместитель генерального

директора — директор Дирекции Северного морского пути Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Вячеслав Рукша.

По сообщениям
пресс-службы ОСК



Алексей Рахманов

МАКАРОВКА

МЕЖДУНАРОДНАЯ
КАДЕТСКАЯ
ПРОГРАММА

В ГУМРФ имени адмирала Макарова реализуется специальный проект — «Международная кадетская программа», в рамках которого вуз сотрудничает с лучшими судоходными компаниями, среди которых можно назвать компанию Stena (Швеция), MOL (Япония), Teekay (Великобритания) и другие.

По информации проректора по работе с филиалами и международной деятельности ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Елены Смягликовой, представители иностранных компаний самостоятельно проводят тестирование, собеседование на английском языке и отбор курсантов.

Участники «Международной кадетской программы» проходят плавательную практику на новейших судах и по окончании вуза, в случае успешного ее прохождения, приглашаются на работу.

В этом году плавпрактику прошли 65 курсантов, 38 выпускников трудоустроены.

Университет им. Макарова плодотворно сотрудничает с ведущими вузами стран Балтийского бассейна, а также с вузами Турции, Китая, Великобритании и многих других стран.

НА СТАЖИРОВКУ — ЗА РУБЕЖ

В сотрудничестве с зарубежными вузами-партнерами ГУМРФ имени адмирала Макарова реализует программы академической мобильности, направленные на международный обмен студентами и преподавателями, а также участвует в совместных кросс-граничных научных исследованиях.

Студентам ГУМРФ имени адмирала Макарова, по словам проректора по университету Елены Смягликовой, предоставляются разнообразные возможности для прохождения стажировки (семестровое обучение) в зарубежных вузах — партнерах университета.

Сотрудниками международного отдела ведется работа по изысканию стипендиальной и грантовой поддержки учащихся с целью финансирования международных стажировок. Благодаря этому, часть международных образова-

тельных поездок является бесплатной для студентов, в ряде случаев студенты оплачивают часть расходов, связанных со стажировкой.

Студенты ГУМРФ проходят стажировки в таких вузах, как Университет прикладных наук Роттердама (Нидерланды), Шанхайский морской университет (Китай), Университет прикладных наук Юго-Восточной Финляндии, Морской университет Щецина (Польша) и других.

В этом году, по информации Елены Смягликовой, семестровое обучение в зарубежных вузах прошли девять студентов ГУМРФ. В настоящее время два студента проходят стажировку в Университете прикладных наук Юго-Восточной Финляндии. Кроме того, идет отбор студентов на семестровую стажировку в Шанхайском морском университете. Студенты поедут в КНР в начале 2020 года.

ДИСТАНЦИОННОЕ
ОБУЧЕНИЕ

С 2018 года специалистами ГУМРФ им. адм. С.О. Макарова реализуется подготовка сил обеспечения транспортной безопасности с использованием технологий электронного дистанционного обучения.

По словам проректора университета Елены Смягликовой, для реализации этой программы в системе электронного дистанционного обучения размещена библиотека МОМ.

Внедрение дистанционных технологий обучения позволяет подразделениям и организациям инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта, призванным обеспечивать транспортную безопасность, существенно сократить расходы на обучение.

НОВОГОДНЕЕ МЕНЮ

КАЛЬМАРЫ ПО-ФЛОТСКИ, СЕЛЕДКА НА ЗАВТРАК,
или Поварской метроном по понедельникам

Где как, а на ледоколе «Капитан Чудинов» заведено особенным образом отсчитывать ход времен. И судовому повару приходится служить еще и «метрономом», задавая недельный, а то и годовой ритм жизни на судне. Но — обо всем по порядку! Без него на флоте никак!

Новый год — любимый праздник в стране. По традиции отмечают его обычно в кругу семьи. На флоте традиции чтят, потому отмечают большой семьей — всем дружным экипажем. Как встречают Новый год на ледоколе Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» «Капитан Чудинов», корреспонденту «Водного транспорта» рассказала судовой повар Ирина Кружилина.

Ирина связала свою жизнь с флотом по примеру брата-моряка Ивана. Когда-то захотела круто изменить жизнь и пришла работать проводником на пассажирский теплоход «Академик Глушков» (в настоящее время носит имя «Игорь Стравинский») ОАО «Донинтурфлот». Через год она перешла на круизное судно «Петр Чайковский», где девять лет проработала старшим проводником.

А сейчас, уже третью навигацию, трудится поваром на ледоколе «Капитан Чудинов». «На пассажирских судах зимой отдыхала, а тут, наоборот, зима в работе, зато лето дома», — рассказывает Ирина.

Повар — единственная женщина в экипаже ледокола. «Как работать в мужском коллективе? Да хорошо! Хотя первый год, конечно, тяжело было, пока притиралась друг к другу. Прошлую навигацию уже попроще было, а сейчас вообще хорошо, как дома», — рассказывает повар. — Есть с кем поговорить, доверяем друг другу и посмеяться можем.

Нормальные мужики у нас».

Меню Ирина планирует на две-три недели вперед, все расписывает, заказывает необходимые продукты. И не представляет, как бы обходилась без своей толстой тетрадки, в которую тщательно записывает понравившиеся рецепты, обращая за вдохновением к Интернету. «Обычно чем проще рецепт, тем блюдо вкуснее получается», — со знанием дела утверждает повар «Капитана Чудинова».

В ежедневном меню обязательно супы, мясные блюда и сладости. «Готовлю, как дома: супы, борщи, рассольники, солянки, окрошку любит наш экипаж. Ну, а мясо, колбасы, чебуреки, беляши — это самое любимое, особенно у капитана», — рассказывает Ирина. А по праздникам она обязательно печет торт, вообще балует команду выпечкой.

На ледоколе «Капитан Чудинов» есть любопытная традиция, которую привнес с Дальнего Востока служивший там капитан Александр Юдин. На завтрак в понедельник всегда подается селедка, отварной картофель с маслом и горячий чай. Этот нехитрый ритуал позволяет отсчитывать недели во время работы, когда дни летят один за одним, такая необычная кулинарная отсечка.

Новый год для экипажа ледокола «Капитан Чудинов» обычно приходится на разгар ледовой кампании в Азовском море, когда весь экипаж на борту.

К празднику готовятся зара-

нее: продумывают меню, заказывают необходимые продукты, до блеска начищают и украшают кают-компанию. Причем в «наведении красоты» активно задействован весь экипаж: наряжают елку, украшают помещение дождиком и огоньками, надувают воздушные шары...

«Отмечаем Новый год в обязательном порядке. 31 декабря у нас нет планового ужина. На подник я выставляю побольше еды, чтобы ребята перекусили. А в 10 вечера начинаем собираться за праздничным столом», — рассказывает Ирина.

Среди праздничных закусок на столе всегда мясной салат, «селедка под шубой», иногда «Мимоза», сырная и мясная нарезки, бутерброды с красной икрой. Основное блюдо — шашлык, который готовят в духовке, и, конечно, холодец.

«А в прошлом году кальмаров фаршировали мясом. Заранее заказывали понемногу, так и насобирали! Я нафаршировала их и потушила в сливках», — вспоминает Ирина.

Конечно, одновременно весь экипаж не может собраться даже в праздничную ночь: в соответствии с вахтами моряки сменяют друг друга и за новогодним столом.

Где как, а на Азове по морям принято не ходить, а плавать. И судовой повар в этих местах называется поваром, а не коком! Но главное ведь, чтоб экипаж чувствовал себя, как дома. И селедка, когда надо, была «под шубой». Куда же без нее в Новый год!



Кулинарные чудеса Ирины Кружилиной

Как и в большинстве российских семей, все, оставшееся с праздника, подается на стол 1 января. Но на ледоколе «Капитан Чудинов» сложилась традиция непременно в первый день года готовить окрошку. Ирина заправляет ее не квасом и даже не кефиром, а сложносоставной смесью из сметаны, майонеза и кефира.

Кроме того, она непременно печет торт, потому что

1 января — день рождения на борту. В прошлую навигацию на судне было сразу даже двое именинников.

«Еще не до конца продумала новогоднее меню, но без наших любимых блюд не обойдется. Одно знаю точно: праздник будет в любом случае!» — уверена Ирина Кружилина. А вместе с ней и весь экипаж ледокола «Капитан Чудинов».



ИЗ ТЬМЫ ВЕКОВ

КАКИХ ВРЕМЕН И РОДУ-ПЛЕМЕНИ

История судоходства по Волге воистину уходит своими корнями во тьму времен. И как же неохотно и нечасто река приоткрывает частичку того, что веками прячут ее глубины.

Минувшим летом трудники Свято-Богородичного Казанского мужского монастыря обнаружили на дне Волги близ села Винновка необычный объект. Идентифицировать его взялись ученые Самарского государственного технического университета.

Обследование находки, лежащей на 10-метровой глубине, велось с помощью специальных подводных ультразвуковых сканеров и подводного робота (глайдерона), разработанного в СамГТУ. Результат поразил исследователей: размер затонувшей лодки около 50 метров в длину и 20 метров в ширину. Большая часть затонувшего судна оказалась в песке, однако на УЗИ-снимках хорошо просматривается корма и сохранившиеся шпангоуты, а на видеосъемке оказались различимы большая цепь и канаты.

Во время погружений с объекта был взят фрагмент древесины и полуметровый металлический кованый гвоздь. Радиоуглеродный анализ деревянной частицы ладьи делался в лаборатории Института мониторинга климатических и экологических систем Сибирского отделения РАН (Томск). В результате исследования был установлен возраст объекта — 1415 год. Даже с учетом погрешности (± 85 лет) очевидно, что в Волге лежит корабль, созданный еще до эпохи Ивана Грозного.

— Если полученная в результате проведенного радиоуглеродного

анализа датировка верна, то данное судно относится ко второй половине XIV–XV веков, — комментирует доктор исторических наук, заведующая кафедрой «Социология, политология и история Отечества» Самарского ГТУ Екатерина Семенова. — Хотя территория Поволжья в указанный период еще не входила в состав русской государственности, славянские поселения по берегам Волги находились, а сама Волга являлась судоходной артерией, которую использовали представители различных государств. Возникает много вопросов по поводу принадлежности и назначения этого старинного судна. Версия о том, что оно связано с каким-либо из русских государств (формирование централизованного российского государства во многом соотносится с эпохой второй половины XV — начала XVI вв., периодом княжения московского князя Ивана III), имеет право на существование, но впечатляют его грандиозные размеры. Среди возможных вариантов, если отталкиваться от использования Волжской артерии, это может быть судно азиатского, скандинавского или западноевропейского происхождения.

Фрагмент металлического гвоздя, извлеченного со дна, изучался разными методами в химических лабораториях СамГТУ (рентгено-флуоресцентная спектроскопия) и Самарского университета (атомно-эмиссионная спектроскопия). Результаты двух анализов

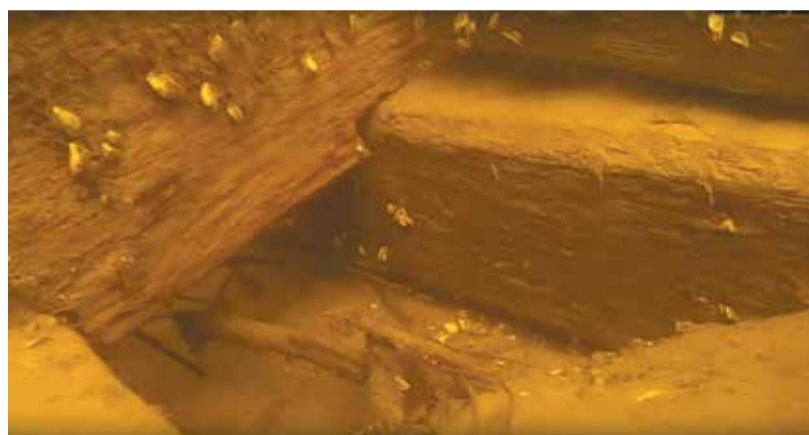
практически совпали, показав, что гвоздь на 99,5% состоит из железа.

— В исследуемом образце металла очень мало примесей — углерода, серы, фосфора, практически чистое железо. Это говорит о достаточно совершенном уровне технологии производства металлических изделий того времени, — говорит доктор химических наук, профессор, заведующий кафедрой СамГТУ Андрей Пимерзин. — В пользу того, что это, скорее всего, старинный образец, говорит и то, что в нем нет легирующих элементов, а именно добавок хрома, никеля, молибдена. Зато обнаружена в небольшом количестве медь. В чистом виде железо сегодня практически не используется. По крайней мере, сегодня из чистого железа гвозди не делают.

По мнению ученых, самарская находка представляет несомненную историческую и культурную ценность, в частности, этот объект поможет уточнить, в каких отношениях были территории Среднего Поволжья, Верхней и Нижней Волги, как осуществлялась торговля и т.д.

Какова будет дальнейшая участь самарской ладьи, какими тайнами она готова еще поделиться с учеными? Наконец, явится ли она как исторический, культурный и туристический объект перед нами «во плоти»? Она этого точно заслуживает!

По материалам samgtu.ru и drugoigorod.ru



Кадры подводной видеосъемки. Источник: samgtu.ru

КОРАБЕЛЬНАЯ СТОРОНА

В три сотни лет оценивают специалисты возраст судна, найденного в 2018-м на Онежском озере. Да и размерами оно вдвое меньше того, что обнаружено под Самарой. Однако если применительно к самарской ладье специалисты не спешат говорить о месте ее постройки, то вытегорский коч — и в этом эксперты нисколько не сомневаются, — несомненно, отечественного происхождения.

Динозавр отечественного кораблестроения — так специалисты говорят про судно, остов которого выбросило на берег Онежского озера. Это единственный в мире оригинальный русский корабль допетровской эпохи.

Житель вологодского городка Вытегра Валерий Пирогов с детства сколачивал лодки. Неудивительно, что свой подарок Онежское озеро

преподнесло именно ему. «Мы по лесу ходили и увидели остов. Один вид его чего стоил. Как-то сразу подумали, что его надо спасать. Мы шагами померяли — получилось 22 метра примерно».

Остов корабля похож то ли на кита, то ли на динозавра. Валерий признается: «Я работаю с деревом. Когда я увидел корабль, то понял: этой технологии давно не существует, передо мной очень древняя непростая конструкция».

О своей находке житель Вытегры рассказал местным краеведам. Когда они пришли и увидели — не поверили своим глазам. Первые же анализы древесины подтвердили: судно покоилось на дне Онежского озера более 300 лет!

Сейчас ученые иначе как о чуде об этом корабле не говорят. Они

ВЫЖИВШИЙ «ДИНОЗАВР» ОНЕЖСКОГО ОЗЕРА

определили его как коч — поморское судно, напоминающее ореховую скорлупу. Его «шили» по особой технологии: когда огромные льдины зажимали корабль со всех сторон, оно «выпрыгивало» на поверхность.

ского озера разбросало на расстоянии трех километров. Спасатели из арктического спасцентра МЧС России по Вологодской области «Вытегра» перевезли их Вытегру. Так судно оказалось в ведении Вытегорского

и европейцы, соединяли доски корабельных корпусов железными заклепками. Но чаще для удешевления вместо заклепок использовали вицу — тонкие корни деревьев, еловые ветви или ветви

По мнению историков, найденный коч говорит о двух важных вещах.

Во-первых, древнерусское кораблестроение шло в ногу с европейским.

Во-вторых, технология имеет местные корни. Сохранилась основа лодки — а у каждого народа она, как код ДНК, уникальна.

«Его борта прошиты корнями и ветвями сосны и ели. Часть взятых с него образцов относится к 1633–1634 годам, остальные — 1649 года, судно, возможно, было перестроено в 1650 году», — говорит председатель Вологодского отделения Русского географического общества Надежда Максимова.

Обломки коча по берегу Онеж-

историко-этнографического музея, где для него построили защитный деревянный саркофаг.

До этой находки считалось, что восстановить облик древнерусских кораблей вряд ли возможно. Все, что было, — это отдельные элементы конструкций: доски, крепеж, части каркаса. Ученые установили: поморы так же, как

кустарников, которыми доски связывали друг с другом, или, как говорили в старину, «сшивали».

В администрации Вытегорского района тем временем надеются, что после консервации памятник вернется на новую пристань города Вытегры в рамках проекта «Вытегорье — корабельная сторона».

По материалам rgo.ru



Суда «шили» по особой технологии. Источник: rgo.ru