



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

ВОДНЫЙ 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



**В НОГУ С ПРОГРЕССОМ,
А ЛУЧШЕ— ВО ГЛАВЕ**
СТР. 2



**ПРЕВОСХОДЯТ
ЗАРУБЕЖНЫЕ
АНАЛОГИ**
СТР. 4



**ОТ МОСКВЫ
ДО КРАСНОЯРСКА**
СТР. 5



**ПО «ЗОЛОТОМУ
ТРЕУГОЛЬНИКУ»**
СТР. 6



НА ВЫШЕМ УРОВНЕ
СТР. 7



**НА ТЕПЛОХОДЕ
МУЗЫКА ИГРАЕТ...**
СТР. 10



Фото с сайта Балтийского завода

НА «УРАЛЕ» ПОДНИМУТ ФЛАГ

Атомный ледокол «Урал» будет передан заказчику ФГУП «Атомфлот» до конца ноября.

Поднятие флага на атомном ледоколе проекта 22220 «Урал» ожидается до конца ноября 2022 года. Ранее атомоход успешно выполнил двухнедельную программу заводских ходовых испытаний в акватории Финского залива. За этот срок заводская сда-точная команда вместе с экипажем ледокола и представителями контр-агентских организаций проверили скоростные качества ледокола,

его маневренные характеристики, работу механизмов и оборудо-вания, систем автоматики, связи и навигации, осуществили испы-тания паротурбинной установки, систем электродвижения судна, работы валопроводов и палубных механизмов.

Универсальный атомный ледо-кол «Урал» — третье судно проекта 22220, построенное на Балтийском заводе. Церемония его закладки

состоялась 25 июля 2016 года. Спуск на воду состоялся 26 мая 2019 года. Ожидается, что атомный ледокол будет передан заказчику ФГУП «Атомфлот» до конца ноября 2022 года.

На Балтийском заводе стро-ятся еще два атомохода проекта 22220 — «Якутия» и «Чукотка». Введены в эксплуатацию голов-ной ледокол проекта «Арктика» и первый ледокол серии — «Си-

бирь». Четвертый серийный ледо-кол «Чукотка» должен быть сдан в 2026 году.

Атомоходы проекта 22220 явля-ются самыми большими и мощны-ми ледокольными судами в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в Ар-ктике. Суда этого проекта в бли-жайшие годы должны стать осно-вой гражданского ледокольного флота России.

ТОЧКА СБОРА — «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

Ключевой точкой сбора информации для создания моделей климата станет ЛСП «Северный полюс».

Стартовавшее обновление системы «Север», с помо-щью которой даются ледо-вые и метеопрогнозы для аквато-рии Северного Ледовитого океана, к 2024 году позволит улучшить прогностические модели и по-высить оперативность передачи данных. При этом ключевой точкой сбора информации о природной среде, которая нужна для созда-ния моделей погоды и климата, станет ледовая самодвижущаяся платформа «Северный полюс». Об этом министр природных ресурсов и экологии России Александр Козлов рассказал на международном форуме «Дни Арктики и Антар-ктики в Москве».

Александр Козлов рассказал о системе мониторинга, которая создается в Арктике. Специа-листы ведомства разработали соответствующий законопроект. При этом работы уже начались: Арктический и Антарктический научно-исследовательский инсти-

тут на мысе Баранова и архипелаге Шпицберген сделал опытные по-лигоны. Всего же в Арктической зоне будет функционировать 140 станций-скважин.

По словам министра, чтобы увидеть накопленный вред, по всей Арктической зоне внедрен монито-ринг с помощью беспилотников. Кроме того, в 2023–2024 годах начнутся работы по измерению выбросов сажи и метана, которые влияют на парниковый эффект. Они выделяются при разработке месторождений углеводородов, от работы двигателей судов, печного отопления. Мониторинг позволит предпринимать меры по снижению выбросов, пояснил министр.

Глава Минприроды также рас-сказал о проектах в Антаркти-де. 15 ноября 2022 года выйдет рейс, который доставит грузы для станции «Восток», где идет строи-тельство зимовочного комплекса. В планах ввести его в эксплуатацию в 2025 году. Он отметил, что на

станции «Восток» специалисты будут проводить научные иссле-дования мирового уровня. «Мы сможем реконструировать климат и газовый состав атмосферы Зем-ли за последние 1,5 миллиона лет и получить новые данные о роли парниковых газов в глобальных климатических изменениях», — сказал Александр Козлов.

Он также напомнил о том, что Правительство РФ поддержало строительство нового научно-экс-педиционного судна для нужд Антарктиды. По словам министра, «оно будет пять в одном: танкер, ледокол, научное, пассажирское и грузовое судно» и будет носить имя российского ученого-поляр-ника Ивана Фролова.



Фото ААНИИ

ИМО УВЕДОМИЛИ

Россия воспользуется своим правом отказаться от требований запрета тяжелого топлива в Арктике.

Россия и Канада уведомили Международную морскую организацию, что в их странах с 1 ноября 2022 года не вступят в силу поправки к приложению I МАРПОЛ, которые предусматривают введение запрета на использование и перевозку в качестве топлива тяжелого мазута судами в арктических водах с 1 июля 2024 года. Резолюция вступает в силу с 1 ноября 2022 года.

Резолюцией МЕРС.329(76) и правилом 43А с 1 июля 2024 года запрещается использование тяжелых сортов топлива на судах в арктических водах и его перевозка в качестве топлива. Правило содержит исключения в отношении судов, обеспечивающих безопасность других судов, а также спроектированных для борьбы с разливами нефти. Кроме того, имеется отсрочка до 1 июля 2029 года для судов, оборудованных конструктивной защитой топливных танков. Установлено право администрации прибрежного арктического государства выдавать временные, до 1 июля 2029 года, освобождения от выполнения требований по запрету для судов под своим флагом, работающих в водах под своим суверенитетом или юрисдикцией.

В ответе ИМО на запрос медиа-группы «ПортНьюс» подчеркнули, что страны сами принимают решение о намерениях присоединиться или отказаться от поправок, которые вступят в силу 1 июля 2024 года.

Собеседники «Водного транспорта», близкие к Минтрансу, полагают, что Россия может использовать право на использование тяжелых сортов топлива на судах в арктических водах минимум пять лет.

Россия уведомила ИМО о том, что «поправки, принятые резолюцией МЕРС.329(76), не вступят в силу для Российской Федерации с 1 ноября 2022 года», — говорится в письме к ИМО от 10 октября 2022 года.

«Канада уведомила ИМО, что страна полностью поддерживает и намерена соблюдать поправки. Однако с учетом того факта, что страна, возможно, не завершила процесс принятия своего договора до вступления в силу вышеупомянутых поправок, и исходя из своей приверженности соблюдению обязательств по международному праву, Канада решила направить уведомление. Канада приступила к подготовке внутренних процедур и сообщит ИМО об их завершении в последующем уведомлении», — следует из письма Канады от 28 сентября 2022 года.

Запрет распространяется на использование и перевозку в качестве топлива продуктов, плотность которых при 15 °С превышает 900 кг/куб. м или кинематическая вязкость при 50 °С превышает 180 мм²/с.

При этом, сообщало ИМО ранее, сторона МАРПОЛ, береговая линия которой граничит с арктическими водами, может временно отказаться от требований к судам, плавающим под ее флагом, во время работы в водах, подпадающих под суверенитет или юрисдикцию этой стороны, до 1 июля 2029 года.

СПГ

В НОГУ С ПРОГРЕССОМ, А ЛУЧШЕ — ВО ГЛАВЕ

Необходимость снижения выбросов с судов остается актуальной задачей для судовладельцев — СКФ.

В Москве при поддержке ПАО «Совкомфлот» прошла VI конференция «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы», организованная медиа-группой «ПортНьюс». Докладом об актуальных тенденциях снижения углеродного следа в морских перевозках конференцию открыл генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

В своем выступлении Игорь Тонковидов подчеркнул, что, несмотря на кардинальные изменения мирового энергорынка в 2021–2022 годах, необходимость последовательно снижать выбросы с судов в соответствии с требованиями конвенции МАРПОЛ остается одним из ключевых факторов планирования текущей и будущей экономики перевозок как для судовладельцев, так и для грузовладельцев. Хотя судоходная отрасль активно изучает возможность использования различных альтернативных видов топлива, оптимальным для достижения заданных ИМО на 2030 год целей решением по-прежнему остается СПГ-топливо — по сочетанию таких факторов, как теплотворность, объем выбросов на еди-

ницу произведенной энергии, доступность на рынке самого топлива и технологий для его использования.

«Несмотря на энергетический кризис, технический прогресс никуда не денется. Желательно идти с ним в ногу или возглавлять его, это мое мнение как руководителя «Совкомфлота» и инженера по образованию. Мы эту работу не бросим, продолжим двигаться вперед», — сказал Игорь Тонковидов.

Расчеты «Совкомфлота» на основе данных об эксплуатации серии зеленых танкеров свидетельствуют, что использование СПГ-топлива позволяет обеспечить соответствие этих судов требованиям ИМО до 2032–2039 гг. (в зависимости от режима эксплуатации).

«Судоходная отрасль активно изучает возможность использования нескольких альтернативных видов топлива, в числе которых водород, метанол, аммиак, пропан-бутан (он же СНГ или СУГ). На текущий момент возможно лишь локальное использование этих видов топлива. Ключевые препятствия: низкая доступность на рынке, сложность хранения, высокие капитальные затраты. Разработке двигателей на этих видах топлива препятствует дефицит компетенций. СПГ обеспечивает оптимальное на текущем этапе сочетание теплотворности, объема выбросов на единицу произведенной энергии и доступности».

Игорь Тонковидов



Фото «Водного транспорта»

«В 2024 году два танкера зеленой серии «Совкомфлота» будут переданы в тайм-чартер проекту «Сахалин-2» сроком на 10 лет. Если оба судна будут использовать только СПГ-топливо, как планируется, то это позволит за 10 лет суммарно сократить выбросы CO₂ примерно на 53 тыс.

тонн, или на 29% по сравнению сообычными челночными танкерами «Афрамекс», выполняющими аналогичный объем перевозок по тем же маршрутам», — сообщил Игорь Тонковидов.

Руководитель «Совкомфлота» также рассказал о первой в России бункеровке судна СПГ-топливом, которая состоялась в сентябре 2022 года в порту Усть-Луга при участии танкера зеленой серии СКФ «Прспект Королева» и судна-бункеровщика «Газпром нефти» «Дмитрий Менделеев».

Напомним, «Совкомфлот» начал работу по внедрению СПГ в качестве основного топлива для крупнотоннажных нефтеналивных танкеров в 2015 году, за три года до объявления ИМО целей по декарбонизации-2030/2050.

ВОДОРОД: РИСКИ ИНВЕСТИЦИЙ

В России следует с предельной осторожностью относиться к инвестициям в строительство судов на водороде — мнение.

Строить суда, которые использовали бы водород в качестве топлива, пока не имеет смысла. Такое мнение в ходе VI конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы» высказал эксперт Института энергетических исследований РАН Дмитрий Грушевенко.

«России следует с предельной осторожностью относиться к инвестициям и государственному

субсидированию водородной энергетики, есть риски, что водородная энергетика, вокруг которой сейчас ведутся активные дискуссии, так и останется одним из инструментов декарбонизации глобальной экономики, который не будет востребован в глобальном масштабе... Стоит делать ставку на СПГ, тем более что здесь Россия обладает огромными возможностями», — полагает ученый.

АЛЬТЕРНАТИВЫ

Российское низкосернистое топливо VLSFO по качественным показателям лучше среднемирового. Об этом в ходе VI конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы» сообщил доцент кафедры технологии переработки нефти РГУ нефти и газа имени И. М. Губкина Михаил Ершов. Он отметил, что партии в российских портах являются значительно более легкими по вязкостно-плотностным характеристикам — средняя вязкость 30–40 сСт.

Основным компонентом для смешения является гидроочищенный

МЕНЬШЕЕ ИЗ ЗОЛ?

В российском топливе VLSFO отмечено меньшее содержание серы, чем в целом по миру.

вакуумный газойль, так как в РФ отсутствуют мощности по облагораживанию остаточных фракций. Помимо вакуумного газойля, в композициях также используют прямогонный мазут, дизельные фракции и газойли крекинга.

Кроме того, в российских портах наблюдается меньшее среднее содержание серы — 30% композиций содержат менее 0,46% серы (общеемировое значение 10%).

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ РАСТЕТ

Объемы контрактов на строительство судов на альтернативном топливе в мире растут.

В первую неделю ноября, как сообщает в Lloyd's List, подписаны контракты на строительство судов на альтернативном топливе на общую сумму \$3,5 млрд. Подтверждены контракты на строительство 14 судов контейнеровозов, сухогрузов и танкеров-газовозов с поставкой к 2027 году.

Контейнерные линии продолжают инвестировать в контейнеровозы, работающие на альтернативном топливе, с длительными сроками поставки,

отмечает издание. Судоходная отрасль продолжает внедрять СПГ как лидирующий вид альтернативного топлива для новых судов. Согласно последним данным DNV в отчете Alternative Fuel Insight, в июле 2022 года было заказано еще девять судов, работающих на СПГ, в результате чего общий портфель заказов с поставкой до 2028 года превысил 500 судов, что почти в два раза больше количества судов, работающих на СПГ в настоящее время.

Однако совместимость с инфраструктурой, долгий срок хранения и возможность достижения до 100% снижения выбросов обуславливает перспективы метанола.

Ограничивающими факторами для применения биотоплива являются более высокая цена в расчете на энергию, ограниченность сырья, недостаток промышленных технологий ГТО и облагораживания нефтей.

К недостаткам аммиака стоит отнести крайне высокую токсичность, а также огромные выбросы оксидов азота при сжигании.

РС

ПРАВИЛА, НОТАЦИИ, СЕРВИСЫ

РС развивает компетенции в области СПГ-судов и альтернативных видов топлива.

Российский морской регистр судостроения принял участие в VI конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы». В ходе сессии «Строительство и страхование судов» начальник отдела СПГ-технологий РС Максим Бойко рассказал об основных нормативных документах РС, применимых к судам, перевозящим сжиженный природный газ в качестве груза или использующим СПГ в качестве топлива; о выработке новых требований к бортовым стендерам для СПГ; требованиях к расчету прочности грузовых трубопроводов СПГ с учетом термических нагрузок. Он подробно осветил функционал современных программных комплексов, используемых Регистром при классификации судна на стадии проектирования.

Как отметил Максим Бойко, помимо Правил классификации и постройки морских судов, которые содержат базовые требования к судам всех типов, перечень основных документов РС, применимых к СПГ-судам, включает Правила классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом. Документ интегрирует требования Международного кодекса IGC и собственные разработки РС, основанные на практическом опыте отрасли и результатах научных исследований. Правила технического наблюдения за постройкой судов, изготовлением материалов и изделий для судов содержат требования к оборудованию, объему его сертификации и номенклатуру объектов технического наблюдения РС. В 2022 году, опираясь на полученный прак-

тический опыт классификации современных мембранных арктических газовозов, РС издал Правила по мембранным системам хранения сжиженного природного газа. Кроме того, РС расширил дополнительную характеристику (нотацию) для газовозов, перевозящих один вид груза. Предусмотрена возможность включить в символ класса судна информацию о технических особенностях и условиях транспортировки груза, например, Gas carrier type 2G (ethylene, — 104 °C, 560 kg/m³). Разработаны новые требования и соответствующие нотации в отношении антикоррозийной защиты, а также ледостойкого покрытия наружной обшивки судна.

РС активно развивает профильное программное обеспечение. Модуль «Проекты судов» позволяет клиенту отслеживать статус рассмотрения чертежа и выставленные замечания, пересылать документы в электронном формате. Разработан модуль по расчету емкостей типа C, который позволит как моделировать проектируемые конструкции цистерны, так и выполнять проверку расчетов на соответствие правилам РС.

«Мы стремимся предложить отечественным судовладельцам, производителям оборудования и проектным организациям надежную и удобную для применения нормативную базу. Кроме того, важно предоставить сервисы, которые помогают реализации требований Регистра на практике: программное обеспечение, системы электронного обмена документацией, а также поддерживать надежную обратную связь», — подчеркнул Максим Бойко.

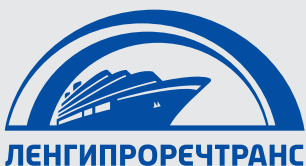
АО «Проектно-изыскательский институт «Ленгипроречтранс»
Основан 5 августа 1931 года



Институт в течение многих лет выполняет проектные и изыскательские работы для строительства различных объектов водного транспорта для широкого спектра ведомств и коммерческих организаций на всей территории России и во всех водных бассейнах.

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- комплексное проектирование водных путей, мероприятий по регулированию русловых процессов, портов, яхт-клубов и гидротехнических сооружений, подводных переходов, карьеров по добыче песков и гравия;
- комплексные инженерные изыскания инженерно-геодезические, инженерно-геологические, инженерно-гидрометеорологические, инженерно-экологические, грунтовых строительных материалов;
- разработка технико-экономических обоснований инвестиционных проектов;
- проведение аналитических исследований, динамики и прогноза состояния грузовых и пассажирских перевозок;
- разработка оптимальных транспортных схем и экономические исследования;
- геологоразведочные работы;
- научно-исследовательские работы.
- комплексный инжиниринг проектов, от стадии ТЭО до ввода объекта в эксплуатацию.



АО «Проектно-изыскательский институт

«Ленгипроречтранс»

Санкт-Петербург, ул. Ивана Черных, д. 29, литер А

Тел. (812) 400-07-04

E-mail: lgiprt@lengiprechtrans.ru

www.lengiprechtrans.ru

«СЕВЕР — ЮГ»

КЛЮЧЕВОЙ МАРШРУТ

Коридор «Север — Юг» рассматривается как один из наиболее перспективных в России транспортных маршрутов.

Коридор «Север — Юг» в перспективе может стать реальным конкурентом Суэцкому каналу. Такое мнение высказал первый заместитель председателя правительства Андрей Белоусов во время XV Веронского Евразийского экономического форума в Баку. Участники мероприятия обсудили развитие инфраструктуры и сервиса наиболее перспективных транспортных маршрутов в Каспийском регионе.

«Для современной России ключевую роль приобретает маршрут «Север — Юг». В связи со смещением центров экономической активности в Китай, страны Юго-Восточной Азии и Персидского залива исторически сложившаяся транспортная инфраструктура нашей страны требует новых логистических решений. Маршрут «Север — Юг» с выходом в страны Персидского залива Индии, Китая, Африки в перспективе может стать реальным конкурентом Суэцкому каналу. Развитие этого коридора сегодня в решающей мере зависит от взаимоотношений России и Азербайджана, а также от взаимоотношений наших стран с Ираном. В соответствии с поручением президента России Владимира Путина Правительством РФ разработана и одобрена детальная «дорожная карта» по развитию коридора», — рассказал Андрей Белоусов.

УСТЬ-ЛУГА — КАЛИНИНГРАД

ПАРОМНАЯ ЧЕТВЕРКА РОСМОРПОРТА

На морской линии Усть-Луга — Калининград за январь — октябрь перевезено свыше 1,6 млн тонн грузов.

Морскими судами под управлением ФГУП «Росморпорт» на морской линии Морской порт Усть-Луга — морской порт Калининград за 10 месяцев 2022 года перевезено свыше 1,6 млн тонн грузов, в том числе более 6,1 тыс. TEU, свыше 10,8 тыс. ед. автомобильной и иной накатной техники и 6,3 тыс. тонн генеральных грузов.

Прибывшее в морской порт Калининград многофункциональное судно «Спарта II», зафрахтованное ФГУП «Росморпорт», поставлено на морскую линию Морской порт Усть-Луга — морской порт Калининград. Судно «Спарта II» стало четвертым на линии Морской порт Усть-Луга — морской порт Калининград под операционным управлением предприятия.

1 ноября 2022 года судно вышло из морского порта Калининград в свой первый грузовой рейс, взяв на борт 26 единиц накатной техники для доставки в морской порт Усть-Луга.

Судно «Спарта II», как и уже работающее на линии судно «Спарта», представляет собой многофункциональное судно с горизонтальным и вертикальным способами

погрузки и выгрузки. Предназначено для перевозки накатной техники, прицепов и полуприцепов, транспортировки грузов в контейнерах, а также генеральных грузов.

Судно имеет два нижних трюма с общей длиной грузовой палубы 70,7 м и шириной 15,6 м, палубу твиндека длиной 109,3 м и шириной 15,2 м и одну открытую верхнюю палубу длиной 96,2 м и шириной 15,6 м.

В грузовых помещениях судна можно перевозить груженные контейнеры до 213 TEU или порожние контейнеры до 783 TEU. На борту судна имеется возможность подключения 40 рефрижераторных контейнеров. Кроме того, судно может перевозить до 20 единиц стандартных автопоездов длиной до 17 м.

Судно будет совершать до двух рейсов в неделю.

Таким образом, в оперативном управлении предприятия в настоящее время на морской линии Морской порт Усть-Луга — морской порт Калининград функционируют два автомобильно-железнодорожных морских парома «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», а также два многофункциональных судна «Спарта» и «Спарта II».



Фото с сайта Росморпорта

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

ОТ ПРОЕКТОВ К ПРОИЗВОДСТВУ

Инвестиции в проекты в целях импортозамещения за 2015–2021 годы превысили 3 трлн рублей.

Производство импортозамещенного оборудования обходится в четыре раза дороже, чем его проектирование. Такое мнение высказал генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов на парламентских слушаниях Комитета Совета Федерации по экономической политике «О поддержке импортозамещения продукции, услуг и технологий, критически важных с точки зрения зависимости от импорта, в гражданских отраслях промышленности Российской Федерации».

Глава корпорации в своем выступлении согласился с тезисами о необходимости инвестиций в проектирование импортозамещающей продукции. При этом он заявил, что «на проектирование выделяются средства, но за проектированием импортозамещающих технологий и продуктов тут же встанет их освоение производством, которое стоит в четыре раза больше, чем само проектирование». «И здесь, конечно же, нам бы хотелось делать упор на российские станки и средства про-

изводства, без которых реализация новаций будет невозможна», — добавил Алексей Рахманов.

«В контексте импортозамещения мы проходим через третью стадию. Первая называлась «импортозамещение», вторая, как теперь уже прижилось, называется «технологический суверенитет», а третья, к которой мы активно подходим и понимаем в сложившейся ситуации, что нам от этого никуда не деться, называется «импортоопережение». Под «импортозамещением» мы понимаем просто воспроизводство технологий, как правило, прошлого века, которые, конечно же, не могут дать нам того прорывного эффекта, который мы ждем с точки зрения движения вперед», — сказал руководитель ОСК.

По словам председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрея Кутепова, с 2015 по 2021 год инвестиции в проекты в целях импортозамещения составили более 3 трлн рублей, из них прямое государственное финансирование — почти 500 млрд рублей.

ПРЕВОСХОДЯТ ЗАРУБЕЖНЫЕ АНАЛОГИ

На сухогруз проекта RSD59 впервые установлены отечественные движительно-рулевые колонки.



Фото Невского ССЗ

На Невском судостроительно-судоремонтном заводе осуществлен монтаж отечественных движительно-рулевых колонок ДРК1200М на судно проекта RSD59. Поставка комплекта первых серийных изделий осуществлена ООО «ЦПС ОСК-Движение». Колонки спроектированы научно-производственным объединением «Винт» и изготовлены на опытном заводе «Вега». Основные комплектующие ДРК1200М также произведены на отечественных машиностроительных предприятиях.

До установки на судно движительно-рулевые колонки испытали в специальном опытовом бассейне.

Проверка работоспособности оборудования велась суммарно более 90 часов на различных режимах. Испытания прошли штатно, в соответствии с программой и методикой. Согласно полученным в ходе испытаний результатам технические характеристики и показатели надежности движительно-рулевых колонок ДРК1200М по отдельным параметрам превосходят показатели аналогичного оборудования зарубежных производителей. Далее на Невском ССЗ пройдут работы по интегрированию и согласованию системы ДРК с системой управления пропульсивным комплексом судна.

ЛЕДОКОЛЫ

НА ДИЗЕЛЕ ИЛИ СПГ?

Строительство дизельных ледоколов для Арктики может занять около трех лет — «Главсевморпуть».

Строительство дизельных ледоколов для Арктики может занять около трех лет. Об этом в ходе X Международного форума «Арктические проекты — сегодня и завтра» сообщил первый заместитель генерального директора — начальник Штаба морских операций ФГБУ «Главсевморпуть» Владимир Арутюнян.

«В нынешней ситуации строительство СПГ-ледоколов не будет рассматриваться, потому что у нас недостаточно оборудования. Дизельные ледоколы работать могут. Проработка по строительству дизельных ледоколов на замену

атомных идет. Строительство дизельного ледокола может занять около трех лет», — заявил он.

Строительство ледоколов на СПГ обсуждается с 2017 года. Планировалось заказать четыре судна для работы в Карском море и Обской губе. Первоначально инициатива исходила от «Атомфлота», который, вероятно, будет оперировать строящимся ледоколом. Ранее в «Норильском никеле» заявляли, что профинансируют строительство за счет собственных средств. О строительстве ледокольного флота также говорили в «НОВАТЭКе». Стоимость одного

ледокола оценивалась в \$300 млн.

Как сообщил ранее «Водному транспорту» заместитель директора дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максим Кулилко, шесть ледоколов, которые работающие в Арктике компании и госкорпорация «Росатом» планируют построить за свой счет, могут стать дизельными. Ряд компаний уже отказался от использования топливной системы на сжиженном природном газе, с другими ведутся переговоры. Работающие в Арктике компании пересматривают свои планы на флот в связи с санкциями.

ПАССАЖИРСКОЕ

ЧЕТВЕРКА ЛЕДОВОГО КЛАССА

«Красная кузница» приступила к изготовлению корпуса для второго в серии пассажирского судна с ледовым усилением.

Архангельский филиал «Судоремонтный завод «Красная кузница» АО «Центр судоремонта «Звездочка» параллельно со строительством первого пассажирского судна ледового класса проекта РЕГК.126 приступил к изготовлению корпусных деталей для второго в серии заказа. «Строительство корпуса судна № 1 идет на этапе сборки в постели. Параллельно изготавливаются секции и детали для судна № 2, для того чтобы, как только корпус первенца будет сформирован и переведен на низкий стапель, начать строительство его сестершипа», — рассказал Михаил Дерябин, директор судоремонтного завода «Красная кузница».

Кроме этого, приобретаются необходимое оборудование и материалы, заключаются договоры с контрагентами. Суда с ледовым усилением проекта РЕГК.126 (разработка Северного филиала ФАУ «Российский Речной Регистр») предназначены для перевозки

пассажиров на внутригородских линиях городов Архангельска и Онеги в периоды ледостава и паводка. При разработке проекта учтены современные требования комфорта и безопасности, а также климатические особенности региона. Заказчики серии пассажирских судов — АО «Машпромлизинг» и ГБУ Архангельской области «Региональная транспортная служба».

Средства на строительство выделяются в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы»,

а финансирование осуществляется в рамках Программы лизинга морских и речных гражданских судов АО «ОСК» при непосредственном участии Минпромторга России.

Всего планируется построить четыре судна этого проекта — три для транспортного сообщения с островными территориями города Архангельска (пассажироместимость — 100 чел.) и одно для связи с левобережьем Онеги (пассажироместимость — 65 чел.) Первым будет построено судно для Онеги.



Фото пресс-службы АО «ЦС «Звездочка»

СВП

С БОЛЬШЕЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ

СВП «Хаска-10» готовится к проведению комплекса динамических испытаний на Рыбинской верфи.

Судно на воздушной подушке «Хаска-10», предназначенное для круглогодичных грузоперевозок на мелководье арктических морей и в труднодоступных районах Крайнего Севера, готовится к проведению комплекса динамических испытаний на Рыбинской верфи (входит в концерн «Калашников»). Сейчас идут пусконаладочные работы установленного оборудования.

По информации концерна, «интерес к судну на воздушной подушке с гибкими skegami (скег —

ограждение зоны воздушной подушки) проявили ПАО «Газпром» и Росатом», поэтому сейчас прорабатываются финансовые и технические вопросы, связанные с серийным производством СВП. В компании изучают потенциал рынка судов на воздушной подушке большей грузоподъемности, «поскольку это определит дальнейший вектор развития судостроительного предприятия в области создания СВП».

«В перспективе опыт проектирования и строительства

«Хаска-10» позволит верфи создавать суда на воздушной подушке скогового типа грузоподъемностью до 90 тонн», — отметил генеральный директор Рыбинской верфи Сергей Антонов.

СВП «Хаска-10» создано в рамках реализации государственной программы Министерства промышленности и торговли РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы» и предназначено для гражданских заказчиков.

Технические характеристики СВП «Хаска-10»: длина — 20,8 м; ширина — 12,5 м; высота (со сложенной мачтой) — 7,4 м; водоизмещение полное — 45 тонн; полезная нагрузка — 10 тонн; скорость максимальная — 40 узлов (74 км/ч); мощность главного двигателя — 2 x 1500 л.с.; экипаж — 3 человека; автономность — 3 суток; дальность плавания — 400 миль.

НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ

ОТ МОСКВЫ ДО КРАСНОЯРСКА

Тестовые испытания беспилотного судовождения на электросудах Emperium начнутся в 2023 году.

Тестовые испытания технологии беспилотного судовождения, так называемой e-Навигации, разрабатываемой Sitronics Group, на электросудах Emperium начнутся в 2023 году. Об этом рассказал главный конструктор компании Emperium Алексей Рябов, выступая на форуме «Стратегическое планирование в регионах и городах России».

«Создаваемые нами экологичные суда на электрической тяге уже со следующего года будут выполнять регулярные речные пассажирские перевозки и прогулочные рейсы в нескольких городах России. Мы видим растущий интерес к этому виду водного транспорта и со стороны судоходных компаний-перевозчиков, и со стороны регионов», — добавил эксперт.

Он напомнил, что в 2023 году Emperium представит новое судно — Ecoscruiser Hybrid. Компания создает проект однопалубно-

го варианта электрокатамарана с гибридной силовой установкой для подзарядки аккумуляторов. Симбиоз газового генератора и электромотора позволит увеличить КПД, мощность двигателя и запас хода.

Ранее Алексей Рябов заявлял, что проект Ecoscruiser Hybrid планируется к реализации в Санкт-Петербурге с маршрутным движением по реке Невы и Невской губе.

На сегодня Emperium выпускает шесть видов судов на электрической тяге: скоростной катамаран «Экокруизер» (Ecoscruiser) вместимостью до 120 человек, суда «Эковольт» в компоновках 1.0, 2.0, 3.0, предназначенные для водных прогулок, экскурсий и пассажирских перевозок, а также водные автобусы-электроходы «Экобас» (Ecobus) и «Ситивольт» (Cityvolt).

Компания участвует в проекте запуска речных электрических судов по Москве-реке. Всего на

столичных маршрутах планируется использовать 21 электросудно. Кроме того, Emperium имеет контракты на поставку прогулочных электроходов Ecoscruiser пассажироместимостью до 130 пассажиров для Санкт-Петербурга, Красноярска и Нижнего Новгорода.

Весной 2023 года катамаран на электродвижении «ЭкоходЪ» начнет осуществлять регулярные пассажирские перевозки на маршруте Красноярск — Дивногорск, а также прогулочные рейсы в акватории Красноярска. Еще два электросудна планируются для работы в Нижнем Новгороде и Перми.

В минувшем октябре правительство Пермского края, «Пермская судоверфь», «ВодоходЪ» и Emperium заключили четырехстороннее соглашение о сотрудничестве в сфере развития речного туризма и пассажирских перевозок водным транспортом. Документ предусматривает создание современного экологически чистого водного транспорта на электрической энергии, развитие необходимой транспортной и зарядной инфраструктуры.

В перспективе регулярные речные перевозки пассажиров на электросудах отечественного производства на базе государственно-частного партнерства могут быть запущены в 18 регионах, в том числе в Ленинградской, Самарской, Саратовской, Астраханской и Иркутской областях, Красноярском и Краснодарском краях, Республиках Крым, Якутия и Бурятия. Объем необходимых инвестиций оценивается в 30 млрд рублей, из которых 20 млрд потребуются на закупку флота и 10 млрд — на создание сопутствующей инфраструктуры.



Иллюстрация из Telegram-канала Sitronics

НА ВОДОРОДЕ

ВЫГОДНЕЕ АККУМУЛЯТОРОВ?

АФК «Система» начнет испытания водородного речного трамвайчика в апреле 2023 года.

ПАО «АФК «Система» начнет испытания водородного речного трамвайчика в апреле 2023 года. Об этом в ходе Международной конференции по водородной энергетике заявил генеральный директор Центра водородной энергетике АФК «Система» Юрий Добровольский.

Водородные речные трамвайчики могут поставаться для Москвы и регионов.

Речной трамвайчик на водородной ячейке по своему жизненному циклу в четыре раза выгоднее, чем трамвайчик на аккумуляторе, отмечают в Центре. При этом по сравнению с литиево-ионными аккумуляторными батареями, заправка энергоустановок на водородных топливных элементах может быть обеспечена в течение 3–5

минут, что позволит значительно повысить эксплуатационные характеристики водного транспорта.

«Большая часть систем (водородного речного трамвая. — Прим. ред.) уже сделана. Речной трамвайчик начнет испытываться уже в апреле 2023 года. Мы работаем (над проектом трамвая. — Прим. ред.) всего 4–5 месяцев, а в апреле будем уже испытывать», — заявил он.

Напомним, ранее ПАО «АФК «Система» заключило соглашение о сотрудничестве с ФГБУ науки Института проблем химической физики Российской академии наук. Стороны договорились о создании в г. Черноголовка передового всероссийского научно-технологического центра для проведения исследований и разработок в области водородной энергетики

с использованием существующего научного задела ИПХФ РАН и его партнеров. Кроме того, планируется запуск производственной площадки для создания опытных образцов конечной продукции (водородных топливных элементов, в том числе для пассажирского и беспилотного транспорта, систем хранения водорода, электролизеров и проч.), ее масштабирования и коммерциализации. Стороны также будут координировать свои усилия по популяризации проектов в области водородной энергетики и сотрудничать с другими игроками рынка, профильными научно-исследовательскими институтами с целью создания крупнейшего в Российской Федерации центра компетенций в области водородной энергетики.

Е-НАВИГАЦИЯ

ДОСТУП К СЕРВИСАМ

Морская коммуникационная платформа проходит тестирование.

Для обмена информацией между участниками морской отрасли компания Sitronics KT разработала морскую коммуникационную платформу. Это единый международный фреймворк для создания, запуска и получения цифровых сервисов для береговых и судовых систем. Сейчас платформа работает в «облаке» и проходит тестирование.

Необходимость создания платформы разработчики объясняют

тем, что обычный канал для обмена информацией по радиосвязи, с одной стороны, простой и стабильный, но с другой — достаточно «шумный», так как в эфир попадает слишком много ненужного текста.

Разработанная коммуникационная платформа предоставляет доступ к сервисам e-Навигации. При подключении к интернету любым способом в автоматическом режиме начнется обмен данными.

РАЗРАБОТКА
ЗАВЕРШАЕТСЯ

Sitronics испытал на судах Росморпорта сервисы e-Навигации для безопасности морского судоходства.

Sitronics KT и входящая в нее компания Steor завершают разработку сервисов e-Навигации и системы удаленного мониторинга судов. Сервисы прошли испытания на судах ФГУП «Росморпорт», в том числе в акватории порта в Санкт-Петербурге.

E-Навигация предполагает скоординированные сбор, интеграцию, передачу, воспроизведение и анализ информации с помощью электронных средств на борту судов и на берегу — в офисах компаний-операторов и системах управления движением судов. Использование системы нацелено на повышение эффективности и безопасности морской навигации и защиту окружающей среды.

Сейчас разработаны и испытаны пять сервисов, которые отвечают за обмен маршрутами, предупреждение об отклонении от маршрута и о приближении к опасному району, мониторинг положения судна и состояния навигационных систем.

Первый сервис предназначен для комфортного обмена маршрутами. Он позволяет сформировать маршрут в офисе судоходной компании и отправить его на судно. Капитан получает маршрут в электронной картографической навигационно-информационной системе, установленной на ходовом мостике. Если судно приближается к опасному району, береговые службы обязаны зафиксировать ситуацию и предупредить капитана. Далее необходимо скорректировать маршрут и передать его к исполнению. Сервис предупреждения о приближении к опасным районам отслеживает перемещения судов. Если курс судна лежит в направлении опасного района, автоматически отправляется сообщение береговой службе и на судно.

Также разработан сервис предупреждения отклонения от маршрута для береговой службы. Оператор в береговом центре может поставить на мониторинг различные суда — каждое на свой маршрут, при отклонении судна будет оповещен как оператор

на берегу, так и судоводитель, которому придет сообщение на бортовую систему. Это исключает необходимость радиопереговоров оператора с судоводителем.

Сервис мониторинга состояния навигационных систем позволяет контролировать работу судового оборудования оператором на берегу. СУМС отображает текущий статус работоспособности навигационных датчиков и других систем, а также хранит историю их включения и выключения.

Для определения положения судна разработан сервис мониторинга положения судна и окружающей обстановки. Он позволяет передать на береговой центр мониторинга координаты, курс и скорость хода судна, все цели, которые фиксируются судовыми системами, а также текущие гидрометеороусловия в точке нахождения судна.

«Внедрение сервисов является частью стратегического плана Международной морской организации. В соответствии с поправками, которые вступают в силу с 1 января 2024 года, стандарты e-Навигации станут обязательными для всех судов, входящих в порт или территориальные воды того или иного государства», — прокомментировал генеральный директор Sitronics KT Андрей Родионов.

ИМО в рамках развития проекта e-Навигации определен портфель морских сервисов системы управления движением судов в качестве средства предоставления электронной информации судоводителям. Steor совместно с представителями Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Морская связь» входит в состав рабочей группы по оказанию экспертной поддержки и осуществлению приемки результатов проекта «дорожной карты» Маринет НТИ по созданию российского полигона для отработки технологий e-Навигации российскими разработчиками, а также разработки и поэтапного внедрения технических средств e-Навигации.



ИНФРАСТРУКТУРА



Фото с сайта Росморречфлота

ОТ СТАРОЙ ЛАДОГИ ДО ВОЛХОВСКОГО ШЛЮЗА

Работы по улучшению габаритов реки Волхов завершатся в 2023 году.

На реке Волхов второй год продолжаются дноуглубительные и дноочистительные работы по доведению глубины до 2,4 м на участке от Старой Ладogi до Волховского шлюза, в 2023 году мероприятия по улучшению габаритов планируется закончить.

Ранее на участке реки Волхов от Волховского шлюза до Великого Новгорода после проведения дноуглубительных и дноочистительных работ в 2021 году была установлена единая гарантированная глубина 2,4 м. Таким образом, после выполнения работ минимальная гарантированная глубина возрастет по всем участку Волхова, что создаст благоприятные условия для развития судоходства.

В 2022 году на Волхове также была повышена категория: внутренние водные пути переведены из третьей (с гарантированными габаритами судовых ходов и неосвещаемой навигационной обстановкой) в первую категорию (внутренние водные пути с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой навигационной обстановкой).

Внутренние водные пути администрации проходят по Новгородской, Псковской и Ленинградской областям, общая протяженность составляет 1420 км. Судоходная обстановка содержалась на 710 км, в том числе 569 км с гарантированными габаритами судовых ходов. Работу по содержанию средств навигационного оборудования обеспечивали шесть обстановочных бригад.

БЕЗОПАСНОСТЬ ОБЕСПЕЧИЛИ ВОДОЛАЗЫ

Ремонт на Шекснинской ГЭС повысил уровень безопасности гидротехнических сооружений станции.

В соответствии с декларацией безопасности, действующей на основании предшествовавшей ремонту инспекции, техническое состояние Шекснинской ГЭС оценивается как ограниченно работоспособное. Одним из основных факторов, снижающим техническое состояние и уровень безопасности Шекснинской ГЭС, была признана трещина на левом устое здания ГЭС.

Левобережный устой Шекснинской ГЭС представляет собой железобетонный массив длиной 54 м, высотой 30 м и шириной в плане 2,5 м. С одной стороны устоя в районе трещины находится водоприемник гидроагрегата № 4, а с другой — песчаная засыпка. Трещина имеет размеры: длина 5,0 м, глубина ≈ 2,5 м, и находится в подводной части конструкции на отметке 109,30 м. БС. ниже отметки нормального подпорного уровня воды верхнего бьефа на 3,7 м. Трещина образовалась в первые годы эксплуатации ГЭС (1965–1970 гг.), при этом максимальная ширина раскрытия трещины составляла 30 мм.

По результатам наблюдений по марочным щелемерам за послед-

ние пять лет приращения раскрытия трещины не зафиксировано.

Для повышения безопасности эксплуатации Шекснинской ГЭС и выполнения мероприятия, предусмотренного Декларацией безопасности, ФБУ «Администрация «Волго-Балт» заключило договор с подрядной организацией на выполнение работ по текущему ремонту левого устоя здания Шекснинской ГЭС (ремонт трещины).

Работы осуществлялись под водой с привлечением водолазов. Были произведены: установка и демонтаж струнных лесов, бурение отверстий и установка анкеров, удаление деструктивного бетона и очистка поверхности бетона в районе трещины, установка металлической съемной опалубки, нагнетание инъекционного минерального состава, демонтаж опалубки и зачеканка полости трещины ремонтным составом.

Объем нагнетаемого состава составил 0,48 куб. м.

Качество работ заказчиком оценивается как высокое, мероприятие по обеспечению безопасности Шекснинского гидроузла выполнено.

ВОДНЫЙ ТУРИЗМ

В КРУИЗ? ВСЕГДА!

Число круизных туристов на Волго-Балте в навигацию 2022 года выросло на четверть.

В пределах Волго-Балтийского бассейна в навигацию 2022 года отмечается значительный рост спроса на внутренний туризм: в этом году количество перевезенных круизным флотом пассажиров возросло на 26% по сравнению с 2021 годом и достигло 502,06 тыс. человек. Судопоток увеличился более чем на 6%: совершено более 5,3 тыс. рейсов пассажирских судов против около 5 тыс. рейсов за аналогичный период прошлого года.

Всего в этот сезон работало 25 круизных судоходных компаний.

Отдельно Росморречфлот отмечает рост пассажирских перевозок по реке Волхов, где с июля до середины сентября 2022 года действовала освещаемая навигационная обстановка. В навигацию-2022 на Волховское направление вышел дополнительный круизный флот:

теплоход «Принцесса Анабелла» (проект 463). На участке также работают круизные суда «Александр Грин» (проект PV08), «Господин Великий Новгород» (проект 646, тип «Байкал») и «Сергей Есенин»

(проект Q-065). В этой связи Великий Новгород в этом сезоне смогло посетить 1,5 тыс. пассажиров круизных рейсов — почти в четыре раза больше количества водных туристов в 2021 году.



Фото с сайта Росморречфлота

ПО «ЗОЛОТОМУ ТРЕУГОЛЬНИКУ»

Теплоходы «Астра Марин» по рекам и каналам Санкт-Петербурга перевезли за навигацию более 815 тыс. человек.

Группа компаний «Астра Марин» в прошедшем навигационном сезоне перевезла по рекам и каналам Санкт-Петербурга на 55% больше пассажиров, чем в 2021 году. Теплоходы совершили за сезон более 26 тыс. рейсов, на которых перевезли более 815 тыс. человек.

Самыми популярными маршрутами по итогам сезона, в частности, стали: скоростные линии в Петергоф и Кронштадт, ночные прогулки под разводными мостами, «Золотой треугольник» по реке Фонтанка, каналу Грибоедова и Крюкову каналу.

Спросом также пользовались новые линии: «Музейный маршрут» между крейсером «Аврора» и Новой Голландией, паромная переправа, заменившая Биржевой мост на время его капитального ремонта, скоростные теплоходы

в крепость Орешки музей-диораму «Прорыв блокады Ленинграда».

«Метеоры», курсирующие между Санкт-Петербургом и Кронштадтом, перевезли в навигацию почти в три раза больше пассажиров, чем в 2021 году. По словам генерального директора ГК «Астра Марин» Андрея Кузнецова, в пиковые периоды теплоходы отправлялись в Кронштадт минимум четыре раза в день. При этом в связи с высокой востребованностью в компании рассчитывают увеличить количество рейсов на остров в следующем сезоне.

Помимо Санкт-Петербурга, впервые в 2022 году скоростные теплоходы прибывали в Кронштадт из Петергофа. Всего за прошедший сезон суда «Петергоф Экспресс» совершили более 320 рейсов на линиях, связывающих остров

с Санкт-Петербургом и Петергофом. Поездками на «Метеорах» в нынешнем году воспользовалось более 22 тыс. человек, из них треть посетили Кронштадт с отправлением из Петергофа.

«Еще одной новинкой завершающегося сезона стали рейсы в Кронштадт в составе мультимодальных маршрутов РЖД, когда можно приобрести билеты одновременно на поезд ближнего или дальнего следования и теплоход. Таким предложением активно пользовались гости из Москвы», — говорится в сообщении.

В 2022 году увеличилось число пассажиров, кто приобретал билеты на «Метеоры» из Петербурга в Кронштадт с дополнительной экскурсией по острову и посещением Морского собора. По сравнению с прошлым годом рост составил 47%.



Фото пресс-службы «Астра Марин»

КЛАСТЕР

НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

Президент РФ осмотрел строящиеся объекты туристско-рекреационного кластера «Волжское море» в Завидово.

Речной порт в Завидово — это первый в России порт, специально спроектированный для приема туристических судов. Президент РФ Владимир Путин во время рабочей поездки в Тверскую область осмотрел строящиеся объекты инфраструк-

туры туристско-рекреационного кластера «Волжское море», сообщается на сайте Кремля.

Проект туристического кластера «Волжское море» реализуется в особой экономической зоне «Завидово» с 2015 года. В его состав войдут гостиницы, центры

спорта и детского досуга. В настоящий момент здесь продолжается строительство инфраструктуры, которая объединит в одном узле автомобильный, железнодорожный и водный туристический транспорт. Строятся пассажирский порт, здание речного вокзала, примыкающая железнодорожная ветка. Введены в эксплуатацию часть дорожной инфраструктуры (подъезд к реке Шоша), водозаборный узел.

Новый портовый комплекс позволит одновременно принимать до семи круизных судов, среднесуточный пассажирооборот превысит 1 тыс. человек. Вне навигационного периода на зимнем хранении в порту смогут находиться около пяти туристских круизных судов и до 10 экскурсионных и прогулочных судов.

После реализации проекта время в пути из Москвы до курорта составит не более 1 часа 20 минут.



Фото с сайта правительства Тверской области

ГРАНТЫ

ЧТОБ МАРШРУТОВ СТАЛО БОЛЬШЕ

На гранты для операторов прогулочного флота в Москве власти выделяют 100 млн рублей.

Власти Москвы объявили о начале приема заявок на гранты для операторов прогулочного флота. Мера поможет судовладельцам, которые работают в акватории Москвы-реки, возместить часть затрат на организацию новых прогулочных маршрутов, в том числе оснащение судов навигационными элементами, введение новой билетной системы и развитие клиентских сервисов.

Общий бюджет грантов составляет 100 млн рублей. Заявки принимаются до 7 декабря 2022 года.

«Мы продолжаем развивать речной транспорт. Хотим, чтобы поездки по реке стали такими же простыми и комфортными, как по городу. В этом году мы протестируем новую систему прогулочных маршрутов на Москве-реке, и она хорошо себя зарекомендовала:



Иллюстрация из Telegram Дептранса Москвы

количество пассажиров по сравнению с прошлым годом выросло на 40%», — говорит заместитель мэра Москвы — руководитель Дептранса Максим Ликсутов.

В настоящее время в Москве работает 16 судовладельцев, флот

состоит из 49 судов. В 2022 году был изменен режим работы прогулочного флота: теперь в столице существуют 9 прогулочных маршрутов с единой навигацией и единым сайтом покупки билетов.

РЕКОНСТРУКЦИЯ

СИМВОЛ ПЯТИ МОРЕЙ

Реконструкция Южного речного вокзала в Москве завершится до конца 2022 года.

Основные работы по реконструкции Южного речного вокзала в Москве завершатся в 2022 году, передает в Telegram-канале столичный Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

«Летом мы уже запустили круизы по югу страны и городам Центральной России — в Рязань и Коломну. Сейчас завершаем отделку фасада и кровли, устанавливаем вентиляцию и проводим электричество», — говорится в сообщении.

Кроме того недавно на фасад установили циферблат часов и выложили слово «Москва». В департаменте рассказали, что хотят вернуть на здание и другие исторические элементы — шпиль и пять скульптур, символизирующих моря: Черное, Белое, Балтийское, Азовское и Каспийское. Ожидается, что здесь также появятся смотровая площадка, музей транспорта, зал ожидания и отдыха.

По словам руководителя столичного Дептранса Максима Ликсутова, в мэрии Москвы

рассчитывают, что отреставрированный вокзал станет новой достопримечательностью города.

Напомним, что в навигацию 2022 года, по словам генерального директора ГУП «Мосгортранс» Николая Асаула, с Южного речного вокзала столицы перевезли почти 10 тыс. пассажиров.

Также он рассказал, что после обновления причалов вокзала можно будет отправиться по другим направлениям — например, в Нижний Новгород, Ярославль и Пермь.

ИНФРАСТРУКТУРА

ГИДРОУЗЛЫ
МОДЕРНИЗИРУЮТ

В программу модернизации инфраструктурных объектов Канала имени Москвы до 2035 года планируется инвестировать почти 160 млрд рублей.

В период с 2023 по 2035 год планируется реконструкция 12 гидроузлов, расположенных в зоне ответственности ФГБУ «Канал имени Москвы», сообщил в ходе научно-практической конференции «Обеспечение безопасности и надежности судоходных гидротехнических сооружений» заместитель начальника отдела реконструкции гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы» Игорь Рыжкин.

Речь идет о следующих гидроузлах: Ивановский, № 2, № 3, № 4, № 5, № 6, Пироговский, Рыбинский, Перерва, № 9, № 7 и № 8. Помимо гидроузлов запланированы также работы на шести объектах энергетики, шести ГЭС, гидро-

технических сооружениях, реконструкция каналов и шести причалов — Яхрома, Соревнование, Дмитров, Ударная, Комсомольская и Икша. Планируемый объем необходимого финансирования для реализации всех мероприятий составляет 159,7 млрд рублей. Игорь Рыжкин напомнил, что столь масштабная программа модернизации приурочена к будущему 100-летию Канала имени Москвы.

Федеральное государственное бюджетное учреждение «Канал имени Москвы» является крупнейшим водотранспортным и водохозяйственным комплексом, выполняет функции органа государственного управления в Московском бассейне внутренних водных путей.

ФГБУ «Канал имени Москвы» — это 12 субъектов РФ (Москва, Подмосковье, Тульская, Тверская, Вологодская, Ярославская, Новгородская, Рязанская, Владимирская, Калужская, Нижегородская и Ивановская области), 3842 км внутренних водных путей, в том числе 88 км по Москве и 484 км — по Московской области. Вместе они формируют Московский бассейн, который включает в себя 50 судоходных артерий.

ЭЛЕКТРОННЫЕ КАРТЫ

ПРОВЕРИЛИ
В ПОЛЕВЫХ УСЛОВИЯХ

Завершена полевая проверка государственных электронных навигационных карт внутренних водных путей Московского бассейна.

ФГБУ «Канал имени Москвы» завершил оплавывание государственных электронных навигационных карт внутренних водных путей на участке реки Ока от 850-го км до 58-го км в зонах ответственности Московского РГС, Рязанского РГС и Муромского РВП.

Работы по полевой проверке государственных электронных навигационных карт внутренних водных путей Московского бассейна (далее — ГЭНК ВВП МБ) осуществлялись бригадами, состоящими из специалистов Картографической службы и сотрудников того района водных путей либо гидросооружений, в пределах которого производились работы.

Оплавывание проводилось с целью проверки соответствия навигационной обстановки, содержащейся в ГЭНК МБ, с обстановкой

на местности, а также использования результатов полевой проверки в целях переиздания «Карты реки Ока от города Коломна до устья».

Данная работа позволит внести корректуру в ячейки ГЭНК МБ по объектам, судовому ходу, плавучим и береговым СНО и береговой линии, а также актуализировать «Карту реки Ока от города Коломна до устья» при ее переиздании.

С 2019 года реализована возможность по доведению ГЭНК МБ до заинтересованных потребителей. Преимуществом в использовании ГЭНК МБ является их ежедневное обновление, осуществляемое на основании ежедневных бюллетеней, и еженедельное доведение (при наличии обновлений) до потребителей с актуальной информацией об обстановке на реке.



Фото с сайта Канала имени Москвы

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА СЕВЕРНОЙ ДВИНЕ
И ВЫЧЕГДЕ

В Северо-Двинском бассейне в прошедшую навигацию в полном объеме обеспечены параметры содержания внутренних водных путей.

Общий объем дноуглубительных работ на транзите в Северо-Двинском бассейне в 2022 году составил 2,39 млн куб. м извлеченного грунта. Работы проводились на реках Северная Двина, Вычегда, Сысола, Сухона, а также в Северо-Двинской шлюзованной системе.

В Северо-Двинском бассейне с 3 ноября 2022 года прекращено действие средств навигационного оборудования на участках внутренних водных путей. Обстановочные суда дислоцируются в пунктах зимнего отстоя и ремонта флота, только суда, работающие на нижних участках реки Северная Двина, осуществляют снятие и уборку СНО. Ремонтные базы полностью готовы к обслуживанию судов и уже приступили

к межнавигационному ремонту флота.

Для выполнения государственного задания и обеспечения безопасности судоходства в навигацию 2022 года Администрация осуществляла содержание средств навигационного оборудования и гидротехнических сооружений, проводила дноуглубительные работы, русловые изыскания, тральные работы.

Средства навигационного оборудования содержались на внутренних водных путях протяженностью 3222,5 км. Из них протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами составила 3220,5 км. Для ввода и содержания навигационного оборудования работало 38 обстановочных бригад.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ
ВЫПОЛНЕН

Объем перевезенных по рекам Обь-Иртышского бассейна грузов на 9% больше, чем в 2021 году.



Фото пресс-службы «Обь-Иртышводпути»

В Обь-Иртышском бассейне в минувшем сезоне было перевезено более 7,2 млн тонн грузов, что на 9% превышает показатели 2021 года. Выросли показатели и по пассажирам водного транспорта: в 2022 году было перевезено свыше 831 тыс. человек против 600 тыс. в 2021 году.

«Несмотря на возникающие в процессе работы сложности, речники ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» на 100% обеспечили выполнение государственного задания по обеспечению безопасных условий судоходства на обслуживаемых водных путях и не допустили срывов установленных габаритов судовых ходов. Содержание водных путей позволило судоходным компаниям выполнить в полном объеме го-

сударственное задание по Северному заводу грузов в населенные пункты и территории Крайнего Севера и Заполярья», — отметил руководитель учреждения Роман Чесноков.

Он также напомнил, что дноуглубительная техника ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в этом году разработала более 1 млн тонн грунта.

Речники Обь-Иртышского бассейна в навигационный период работают не только на таких крупных реках, как Иртыш и Обь. В зоне ответственности также Малая Обь, Горная Обь, Конда, Северная Сосьва, Казым, Ляпин, протоки Самаровская, Вайсова, Нарыкарская, Алешкинская, Зенковская, Неулева, Нялинская Обь и другие.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

БОЛЬШЕ МАРШРУТОВ — БОЛЬШЕ ПассажиРОВ

В Нижегородской области пассажироперевозки скоростными судами выросли на 61%.

Навигация скоростного речного флота завершена в Нижегородской области. Если в 2021 году суда на подводных крыльях «Валдай 45Р» работали на 11 маршрутах и перевезли 42,5 тыс. пассажиров, то в 2022 году количество маршрутов увеличилось до 14, а их пассажирами стали 68,34 тыс. человек.

Навигация продолжалась 183 дня, было выполнено 2 289 рейсов.

Подводя итоги навигации скоростного речного флота в регионе, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин отметил, что в этом году «Валдай» соединили скоростными речными маршрутами четыре региона — это Ивановская область, Нижегородская область, Республики Марий Эл и Чувашия.

«Особо хочу отметить открытый в этом году маршрут в Юрино, где находится замок Шереметевых. Стоимость билетов включала в себя и экскурсии. Это был самый популярный маршрут сезона — билеты на него раскупались буквально за час. В итоге в течение всего лета загрузка судов была 100%, на «Валдае» в Юрино съездили более 4 500 человек. Учитывая интерес к такому виду поездок, поставил задачу на следующую навигацию



Фото с сайта правительства Нижегородской области

прорабатывать другие туристические маршруты», — рассказал Глеб Никитин.

Он отметил, что в следующем году ожидается выход на навигацию в Нижнем Новгороде 120-местного скоростного судна «Метеор 120Р». Так как «Метеор» крупнее «Валдая», он более устойчив к волнам на водохранилищах, и это позволит рассмотреть такие направления, как Кострома, Ярославль и Казань.

В Чебоксары в этом году «Валдай» отвез около 1 тыс. пассажиров, маршрутом Нижний Новгород — Чкаловск — Сокольное — Юрьево (Ивановская область) воспользовались около 2 тыс. человек, в Козьмодемьянск (Марий Эл) съездили около 800 пассажиров.

Также в этом году выполнены тестовые рейсы в Дзержинск, определяется наиболее удобное для пассажиров размещение причала. В компании «Водолет» сообщили, что в этом году закуплены причалы не только для Дзержинска, но и для Шуховской башни, Юрино, Чкаловска и Макарьево.

Напомним, в этом году суда на подводных крыльях «Валдай 45Р» ходили из Нижнего Новгорода до Бора и на Стрелку, в Городец, Макарьево, Чкаловск, Сокольное, Чебоксары, Юрьево, Козьмодемьянск, Юрино, выполняли прогулочные маршруты до Шуховской башни и вдоль береговой зоны Нижнего Новгорода.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

КАМА СТАВИТ НА ТУРИЗМ

Рост круизного турпотока в Перми в завершившуюся навигацию составил около 40%.

В навигацию 2023 года пермский флот пополнится новым теплоходом — двухпалубным круизником «Борис Полевой» вместимостью до 150 пассажиров. Теплоход пройдет модернизацию кают и общественных помещений. Практически все каюты будут оборудованы туалетом и душем, на главной и средней палубах в каютах будут установлены кондиционеры.

Ходить новый теплоход будет по Оке до Рязани, по Белой до Уфы и Бирска, по Вятке до Мамадыша и Вятских Полян. Для жителей Перми помимо рейсов средней продолжительности будет организовано пять круизов выходного дня: до Чайковского и Осы, до Соликамска

и Березников. Планируется, что теплоход «Борис Полевой» откроет навигацию 15 июня.

Ранее глава Перми Алексей Демкин подчеркивал, что сейчас город делает ставку на развитие речного туризма.

«Природное преимущество нашего города, который расположен на одной из красивейших рек России, необходимо использовать. Городские власти сейчас активно продвигают туристический потенциал Перми на различных специализированных выставках и мероприятиях. Суда пермского круизного флота курсируют как внутри региона, так и отправляются в другие

субъекты страны», — отмечал Алексей Демкин. По итогам этого года все круизные маршруты в Перми пользовались популярностью у пассажиров. Наблюдалась 100-процентная загруженность по всем направлениям. Например, туристы могли посетить традиционные направления — Астрахань, Казань, Ростов-на-Дону, Москву, Санкт-Петербург, Тверь, а также Ржев, Карелию, Петрозаводск, острова Кижи, Валаам и Соловки.

По сравнению с прошлым годом рост круизного турпотока в этом году составил порядка 40%. За время навигации услугами пермских туроператоров воспользовались около 28 тыс. туристов.

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВНОВЬ ДОЙТИ ДО ВОЛГОДОНСКА

В Ростовской области планируют возобновить пассажирские перевозки водным транспортом.

Министерством транспорта Ростовской области прорабатывается возможность восстановления регулярных перевозок пассажиров водным транспортом на направлениях Ростов-на-Дону — Азов — Таганрог и Ростов-на-Дону — Старочеркасск — Семикаракорск — Константиновск — Романовская — Волгодонск, рассказал заместитель министра транспорта Дмитрий Беликов на совещании по вопросам восстановления регулярных перевозок пассажиров водным

транспортом. В настоящее время причальная инфраструктура области позволяет открыть регулярные пассажирские перевозки из Ростова-на-Дону в г. Константиновск, ст. Романовскую, ст. Старочеркасскую и г. Таганрог.

Учитывая значительную протяженность маршрутов, организация пассажирских перевозок водным транспортом целесообразна судами на подводных крыльях. Использование подобных транспортных средств возможно только в светлое время суток, кроме того, необходи-

мо предусмотреть места зимнего отстоя и ремонта судов.

«Запуск речного транспорта является приоритетным направлением развития пассажирских перевозок. В советское время перевозки водным транспортом были широко развиты, сейчас перед нами стоит задача не только возобновить этот вид транспортных услуг, но и сделать их более комфортными, используя современные возможности и технологии», — сообщил замминистра транспорта Дмитрий Беликов.

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

НАВСТРЕЧУ ЗАРЕ ПО АНГАРЕ

В Иркутской области построена контрольно-корректирующая станция с возможностью определения местоположения судов.

ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей» ввело в эксплуатацию контрольно-корректирующую станцию (ККС) в деревне Заславская Иркутской области. Станция предназначена для работы в составе береговых станций, обеспечивающих определение и выдачу корректирующей информации к сигналам глобальных навигационных спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS, контроль целостности информации ГЛОНАСС/GPS и качества дифференциального навигационного поля.

В качестве оборудования потребители могут использовать любые приемники ГЛОНАСС/GPS, обеспечивающие прием дифференциальных поправок по стандарту RTCM SC-104 на радиочастоте 321,5 КГц. Зона обеспечения дифференциальными поправками ККС распространяется с 135-го км по 380-й км судового хода реки Ангары.

Контрольно-корректирующая станция обеспечивает: высокоточное и надежное определение местоположения судна при проходе по фарватерам, рекомендованным путям, системам разде-

ления движения судов и в других районах с ограниченными возможностями маневрирования; выполнение специальных работ, требующих определения местоположения с повышенной точностью — промерных и дноуглубительных работ, выставления плавучих средств навигационного ограждения, обследования акваторий и подходов к портам при их строительстве; высокоточное определение места бедствия, крушения для оказания помощи в чрезвычайных ситуациях.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

КОГДА ПЕСОК «ЗОЛОТОЙ»!

Грузооборот Таймырского управления ЕРП в навигацию 2022 года вырос на 58%.

Грузооборот Таймырского районного управления Енисейского речного пароходства в навигацию 2022 года составил 2 млн 882 тыс. тонн, что на 58% превысило показатель 2021 года. С Грибановского месторождения было добыто и перевезено 1,5 млн тонн песка. Обработано более 100 тыс. тонн нефтеналивного груза и более 500 тыс. тонн сыпучего, 72 тыс. тонн леса в плотках и 13,8 тыс. контейнеров.

«Рост грузооборота произошел в основном за счет увеличения объема добычи и перевозки песка для «Норникеля» — на 87% в сравнении с 2021 годом. Также грузопоток увеличился в связи с развитием Норильского промышленного района, масштабных строки и ремонтов на месторождениях. Помимо этого, с каждым годом растет грузооборот в такие северные пункты, как Байкаловск, Мунгуй, Караул», — прокомментировал итоги навигации 2022 года исполнительный директор ЕРП Евгений Грудinov.

Последние в 2022 году суда пароходства вышли из порта Дудинка



Фото пресс-службы ООО «Норникель-ЕРП»

24 октября, тем самым завершив навигацию на Таймыре. Танкер «Александр Печеник», буксиры «Дмитрий Корольский» с несамоходной баржей БН-10 и «Леонид Головачев» с несамоходной баржей БОА-57, груженной порожними контейнерами до Красноярск, 31 октября добрались до места назначения.

Всего за навигацию 2022 года Таймырское районное управление зарегистрировало 2016 судозаходов, что на 30% больше показателя 2021 года. В порту было обработано 1190 судов — на 47% больше,

чем в прошлом году, в том числе 105 самоходных сухогрузных, 92 нефтеналивных и 642 судна песчаной линии.

Таймырское районное управление — самый северный филиал Енисейского речного пароходства. Специалисты подразделения принимают участие в контроле над оформлением провозных документов, перемещения груза и судов в акватории морского порта Дудинка и на притоках Енисея: реках Большая Хета, Нижняя Тунгуска, Курейка, Хантайка.

ОБНОВИЛИ СНО

Гидрографическое предприятие модернизировало средства навигационного оборудования на Енисее.



Фото пресс-службы Гидрографического предприятия

ФГУП «Гидрографическое предприятие» завершило модернизацию средств навигационного оборудования на одном из самых оживленных участков судоходства Северного морского пути — реке Енисей. Новыми программно-аппаратными комплексами оснащены 18 береговых знаков и 40 плавучих предостерегательных знаков на участке Енисея от мыса Сопочная Карга до Дудинского морского порта.

При помощи нового оборудования можно проводить удаленный мониторинг работы СНО: определять геолокацию и уровень заряда батарей, координаты смещения, деформацию, наклон. Это позволяет оперативно выявлять и устранять неисправности в работе СНО.

Буи с новым оборудованием эксплуатируются в летне-осеннюю навигацию, а береговые знаки — круглый год. «После завершения опытной эксплуатации мы планируем продолжить работы по модернизации СНО на Енисее и других судоходных участках акватории», — сообщил главный инженер Гидрографического предприятия Андрей Олейников.

ЯНАО



Фото с сайта Департамента транспорта ЯНАО

НОВЫЕ СУДА —
НОВЫЕ МАРШРУТЫ

На Ямале за речную навигацию-2022 перевезли 63,883 тыс. пассажиров.

В Ямало-Ненецком автономном округе пассажирские перевозки осуществлялись по одному межрегиональному маршруту и семи межмуниципальным. За навигацию выполнено 394 рейса и перевезено 63 883 пассажира.

Больше всего перевезено пассажиров по маршруту Березово — Салехард — Мужы и обратно, по нему перевезли 24,715 тыс. человек. Второй по популярности маршрут Салехард — Аксарка — Салемал — Панаевск — Яр-Сале и обратно — 21,119 тыс. пассажиров. По маршруту Салехард — Питляр — Горки — Лопхари — Казым-Мыс и обратно за летнюю навигацию перевезено 8,109 тыс. пассажиров.

«В прошлом году нами было приобретено два судна проекта КС-162 и два судна на воздушной подушке «Нептун 23», благодаря которым мы смогли открыть

новый маршрут Салехард — Катравож и обратно в период межсезонья и увеличить количество судов на переправе Салехард — Лабитнанги в межсезонье. В этом году парк пассажирских судов Шурышкарского района пополнился новым катером КС-162. После оформления всех необходимых документов судно выйдет на работу на внутримуниципальные маршруты Шурышкарского района», — рассказал начальник отдела развития водного транспорта окружного Департамента транспорта и дорожного хозяйства Алексей Костогрыз.

В настоящее время водный транспорт находится на зимнем отстое. Проводятся разоружение и подготовка судов к следующей навигации. Во время межнавигационного периода специалисты проведут техническое обслуживание и текущий ремонт.

К «ПОБЕДЕ»
ПРИСОЕДИНИТСЯ «СТЕРХ»

В следующую навигацию на Ямале будет ходить новый пассажирский катер КС-162 «Стерх».

Водометный катер КС-162 прибыл на Ямал. Новое судно назвали «Стерх». Жители Шурышкарского района Ямало-Ненецкого автономного округа выбирали название путем голосования. В следующем году катер начнет курсировать на внутримуниципальных маршрутах. Он станет дополнением к уже имеющемуся аналогичному катеру «Победа-75» и свяжет Шурышкар, Питляр, Горки, Лопхари, Азовы, Овгорт, Восяхово и маленькие деревни с районным центром. КС-162 рассчитан на 44 места, восемь из них предназначены для маломобильных пассажиров, родителей с детьми, беременных женщин и людей пожилого возраста. Судно для Шурышкарского района построили на

Костромском судомеханическом заводе. Поручение о приобретении нового транспорта дал глава региона Дмитрий Артюхов.

Катера оснащены современными системами звуковой и световой сигнализации, в том числе пожаротушения, навигацией и камерами видеонаблюдения. Для удобства пассажиров площадка покрыта противоскользящим покрытием. Судна снабжены системой отопления в рубке, пассажирском салоне и санузле, в летний период предусмотрена судовая система кондиционирования.

Предварительные швартовные и ходовые испытания с проверкой узлов и агрегатов на предмет исправности и работоспособности провели на реке Кострома.



Фото с сайта правительства ЯНАО

СЕЗОН ЗАВЕРШИЛИ, ДА ЗДРАВСТВУЕТ НОВЫЙ!

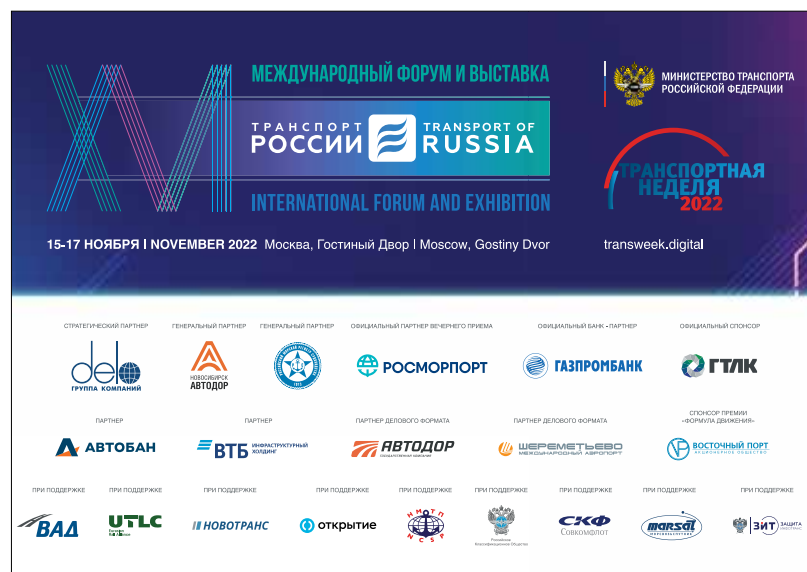
«ВодоходЪ» планирует в 2023 году увеличить пассажиропоток на 14%.

В 2023 году «ВодоходЪ» планирует обслужить 138 тыс. туристов, что составляет 14% прироста к показателям 2022 года. Компания намерена вывести в работу весь флот — 26 судов. Количество бронирований на следующий год на 29% превышает показатели 2021 года. Наиболее популярными по спросу на 2023 год являются круизы: на Соловецкие острова на теплоходе «Александр Пушкин», круизы в Уфу, экспедиционный круиз по Енисею на теплоходе «М. Горький», круизы в Пермь и в Санкт-Петербург из Нижнего Новгорода и Москвы, круизы с заходом в Плес.

Навигацию 2023 года откроют 4 круиза из Нижнего Новгорода

с заходов в Уфу: 2 рейса совершит теплоход премиум класса «Александр Пушкин», 1 круиз состоится на теплоходе класса люкс «Мустай Карим» и 1 рейс запланирован на теплоходе класса «Водоход.Лайт» «Константин Федин». В следующем сезоне теплоход «Мустай Карим» впервые зайдет в город Выборг. Первый круиз состоится 22 мая 2023 года.

В 2023 году «ВодоходЪ» планирует также пополнить свой пассажирский флот судами нового поколения на электрическом двигателе, которые будут осуществлять пассажирские перевозки и прогулочные рейсы. Три электрокатамараны будут эксплуатироваться уже в навигацию 2023 года.



ПОДПИСКА на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2022 г.



Журнал «Гидротехника»

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

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



Журнал «ПортНьюс»

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

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



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»

Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

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

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



ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:

- по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
- e-mail: ek@portnews.ru
- через форму подписки на сайте www.portnews.ru



НА ТЕПЛОХОДЕ МУЗЫКА ИГРАЕТ...

Суда компании «Донинтурфлот» завершили навигацию.

Теплоходы компании «Донинтурфлот» завершили пассажирскую навигацию и вернулись в порт приписки — Ростов-на-Дону. Первым к набережной Дона причалила «Волга Стар». Затем прибыли «Антон Чехов», «Иван Бунин», «Максим Литвинов». Последней из круиза вернулась «Принцесса Анабелла». Корреспондент «Водного транспорта» побывала на нескольких теплоходах, чтобы узнать, как прошла навигация 2022 года и какие планы на следующий круизный сезон.

По традиции навигация для пассажирских судов началась в апреле. На балансе «Донинтурфлота», который уже более трех десятков лет осуществляет круизы по европейской части страны, а последние годы специализировался на путешествиях для иностранцев, сейчас числится десять теплоходов. В навигации 2022 года участие приняли пять из них. Это лучше, чем в 2020-м, когда из-за пандемии все теплоходы остались стоять у причалов.

ПАССАЖИРСКИЙ БУМ

«В этом году по сравнению прошлым у нас добавились новые маршруты. Ходили из Москвы до Нижнего Новгорода и обратно, был короткий круговой рейс Ростов-на-Дону — Астрахань — Ростов-на-Дону. Но самым интересным стал маршрут на Пермь, где «Максим Литвинов» ни разу не бывал. Кама, конечно, поражает и своими масштабами, и красотами. Остаются и проблемные, узкие места — все тот же Городец, да и на Дону воды немного. Но в целом видно, что туризм в стране развивается, во многих населенных пунктах появляются хорошие, удобные причалы, красивые набережные», — рассказал капитан судна Владимир Горохов.

На «Максима Литвинове» в сезон работают 100 человек: 50 человек экипажа, отвечающего за судно, и 50 человек так называемый «ресторан», куда входят повара, официанты, бармены, аниматоры. В межнавигационный период на борту останется 10–15 человек.

«В прошлом году, поскольку работали только два теплохода из 11, мы укомплектовали свой штат людьми с других судов, оставшихся на приколе. В 2022-м в рейсы ушли уже пять теплоходов, и мы ощутили некоторую нехватку кадров, в первую очередь проводников. По традиции было много студентов — как из Ростова-на-Дону, так и из Уфы, Рыбинска, Великого Устюга», — говорит капитан.

В следующем году «Донинтурфлот» рассчитывает вывести в работу все десять судов. При этом еще весной на балансе компании значилось 11 теплоходов, но летом было принято решение продать судно «Петр Чайковский» другой круизной компании. В «Донинтурфлоте» признаются: чем дольше суда стоят без работы, тем больше потом затрат, чтобы привести их в порядок.



Фото Кристины Ткачевой

«Всегда есть что улучшить. Что-то починить, заменить, покрасить. «Максим Литвинов» отстоял всего год, нам, скажем так, повезло. А есть в компании суда, которые уже по три года без рейсов. А ведь теплоход должен работать, как любой механизм», — уверен Владимир Горохов.

Руководство компании рассчитывает на хороший спрос в 2023 году. Тем более предпосылки к этому есть. В 2022 году пять теплоходов «Донинтурфлота» перевезли 17,7 тысячи пассажиров. Это почти в три раза больше, чем годом ранее, когда на двух теплоходах («Антон Чехов» и «Максим Литвинов») побывало 6,5 тысячи человек. Однако цифры все еще далеки от допандемийного периода: до 2020-го компания в среднем перевозила 25 тысяч иностранных туристов.

«В прошлом году, когда мы только вышли на российский рынок, было сложно, нас еще толком не знали. А вот 2022 год могу с уверенностью охарактеризовать словом «бум». У нас загрузки были и 100%, и больше. При этом сарафанное радио работает хорошо: по моим прикидкам, примерно половина пассажиров этого года — это возвратные туристы, те, кто путешествовали с нами год назад. Им понравилось, они привели с собой родственников, друзей, знакомых. Что касается иностранцев, то вот в одном из рейсов были три немца. Уж не знаю, как они в нынешних условиях добирались до России, но прошли с нами от Санкт-Петербурга до Ростова-на-Дону», — рассказал капитан «Максима Литвинова».

ПРОЩАЯСЬ С ИНОСТРАНЦАМИ

Последней навигацию завершила «Принцесса Анабелла». Это довольно необычное судно. Построенный в 1973 году в Нидерландах теплоход задумывался как плавучий госпиталь для Красного Креста и даже первоначально был назван в честь создателя международной организации Анри Дюна. Позже судно было выкуплено и оказалось в России.

По словам капитана Вячеслава Милохина, перед началом сезона теплоход прошел модернизацию, было обновлено внутреннее убранство, а количество кают уменьшили, чтобы сделать их более комфортными для пассажиров. Сейчас «Принцесса Анабелла»

вмещает 96 пассажиров, еще 49 человек — это команда теплохода.

«В этом году судно ходило Волго-Балтийским водным путем, было в Перми. Самым длинным стал рейс из Москвы по Беломоро-Балтийскому каналу в Санкт-Петербург. Путешествие растянулось на 20 дней. Практически два месяца ходили по реке Волхов на Великий Новгород, новый маршрут. Туда из-за габаритов мостов по высоте пройти могут только несколько теплоходов в России, в том числе наш», — рассказал капитан.

Вячеслав Милохин на «Принцессе Анабелле» отработал первый год. Сам он — капитан теплохода «Александра», который в навигацию-2022 остался в Ростове-на-Дону, но на будущий год его выход уже запланирован. На «Александре» тем временем заканчивается ремонт, поклеены новые обои, постелен ковролин.

«Теплоход «Александра» — это проект 302МК. Он очень схож с другим теплоходом нашей компании — «Максимом Литвиновым», на котором я в свое время дослужился до старпома. Что касается «Принцессы Анабеллы», то это проект 463. Судно прекрасно в управлении, имеются хорошие маневренные характеристики. Но есть ряд ограничений. Например, по пути на Валаам мы не можем пересечь Ладожское озеро по центру, но можем идти вдоль берега. Есть небольшие трудности и со швартовкой, так как нет удобных лебедок посередине. Но все это мелочи, о которых быстро забываешь», — говорит Вячеслав Милохин.

Вплоть до начала 2022 года компания «Донинтурфлот» сохраняла свои обязательства перед иностранными партнерами: туроператоры на протяжении двух лет пандемии подтверждали свою готовность продолжать сотрудничество, а туристы были готовы отложить путешествие на более дальний срок. Однако в феврале этого года пришлось окончательно попрощаться с зарубежными партнерами и полностью перекалифицироваться на отечественного туриста.

Сейчас о том, что теплоходы когда-то возили иностранных гостей, напоминают разве что двойные названия на некоторых судах. «Максим Литвинов» — он же «Kandinsky Prestige», «Генерал Лавриненков» — «Excellence Katharina».

ЮБИЛЕЙ

ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

Нижегородское ордена «Знак Почета» речное училище имени И. П. Кулибина — старейшее в России — отметило 150-летие.

За историю своего существования училище подготовило свыше 55 тысяч высококвалифицированных специалистов. И по сегодняшний день Нижегородское ордена «Знак Почета» речное училище имени И. П. Кулибина очень востребовано и среди работодателей и абитуриентов. Не случайно контингент курсантов за последние 10 лет увеличился в два раза и сегодня составляет более 1600 человек.

А началось все в далеком 1872-м, когда состоялось торжественное открытие Нижегородского ремесленного училища имени Ивана Петровича Кулибина. Из стен ремесленного училища выходили плотники, кузнецы, модельщики, механики, в том числе для нужд речного флота, специалисты по ремонту паровых машин. В 1919 году его объединили с Нижегородским речным училищем, выпускавшим шкиперов. Оба училища были преобразованы в техникум водного транспорта.

Значимой вехой в истории училища стал 1972 год, когда в честь 100-летия со дня рождения «за достигнутые успехи в подготовке квалифицированных специалистов речного транспорта» Указом Президиума Верховного Совета СССР Нижегородское (тогда Горьковское) речное училище имени И. П. Кулибина было награждено орденом «Знак Почета».

Доброй традицией в училище стали регулярные встречи выпускников, которые во все времена были востребованы на флоте и в других отраслях народного хозяйства, занимали высокие должности в системе водного транспорта страны. Н. Н. Вахтуров, А. И. Николаев, Б. В. Егоров, Н. Г. Смирнов были заместителями министров; начальниками пароходств были А. И. Быков, Н. И. Шемагин, Ю. К. Аристов, И. А. Щепетов.

Здесь получили путевку в жизнь будущие ученые — профессор С. Б. Ольшамовский, профессор Г. И. Андриутин, почетный академик Б. В. Богданов, доктор медицинских наук Д. И. Рыжаков. Есть



среди прежних воспитанников и поэты, и писатели — Виктор Ильин, Вячеслав Горбачев.

Выпускники Нижегородского речного училища работают как в области космонавтики, так и в бизнесе. Ленинской премией увенчан труд первооткрывателя волжских скоростных трасс В. Г. Полуэктова. Именно он испытывал теплоходы на подводных крыльях «Ракета», «Метеор», «Спутник», газотурбоход «Буревестник».

Структурным подразделением Волжского государственного университета водного транспорта, реализующим образовательные программы среднего профессионального образования, училище стало на основании Распоряжения Федерального агентства морского и речного транспорта от 31 октября 2008 года и приказов ФГОУ ВПО «ВГАВТ».

Сегодня одной из важнейших задач училища является не только подготовка технически грамотных специалистов, но и воспитание морали, нравственности, патриотизма и гражданской ответственности курсантов. Проводится большое количество мероприятий, часть из которых стала традиционной. Одним из наиболее ярких является ежегодный зимний морской бал, к которому с этого года присоединились и студенты Волжского университета. На всероссийских и региональных конкурсах успешно выступает ансамбль барабанщиц училища.

Постоянно модернизируется учебно-материальная база. В 2020-м оборудована слесарная мастерская, в 2021-м — лаборатория электротехники и электроники, в ближайших планах — открытие мастерской сварочного производства.

В настоящее время училище готовит специалистов для плавсостава: Судовождение (углубленная подготовка); Эксплуатация судовых энергетических установок; Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики; Эксплуатация внутренних водных путей. В 2021 году было образовано Отделение эксплуатации и технологии, которое реализует программы по шести специальностям, из них пять новых: Организация перевозок и управления на транспорте (по видам); Информационные системы и программирование; Обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем; Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования (по отраслям); Судостроение.

С 2009 по 2014 год начальником училища был выдающийся волгарь Валерий Елисеев, именем которого назван нефтерудовоз-41М.

В настоящее время училище возглавляет проректор по среднему профессиональному образованию ВГУВТ, кандидат технических наук Денис Костюничев.



Фото с сайта ВГУВТ

ХРОНИКА ЭКСПЕДИЦИИ

ЛАГЕРЬ У «СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА»

Участники российской дрейфующей экспедиции «Северный полюс-41» завершили обустройство научного ледового лагеря.

Участники российской дрейфующей экспедиции «Северный полюс-41» Арктического и Антарктического научно-исследовательского института завершили обустройство научного ледового лагеря рядом с ледостойкой платформой «Северный полюс». За первый месяц дрейфа ученые выполнили все запланированные работы по развертыванию научных лабораторий и полигонов, приступили к выполнению программы наблюдений.

Научный лагерь расположен в пределах 500 м от ледостойкой платформы «Северный полюс» и включает в себя легковозводимые геофизический, ледоисследовательский, метеорологический дом: лаборатории, океанографический терминал, магнитный павильон, мастерскую, ледовый

научного лагеря потребовалось не больше месяца. В ближайшее время в лагере возведут гараж для обслуживания техники, продолжится развертывание уникальной измерительной системы, направленной на исследование крупномасштабных колебаний ледяного покрова и его отклика на атмосферные возмущения. В январе начнется обустройство взлетно-посадочной полосы», — рассказал директор ААНИИ Александр Макаров.

За первый месяц работы дрейфующей станции ученые запустили глубоководный океанографический комплекс и приступили к регулярному зондированию водной толщи Северного Ледовитого океана. Начался анализ проб грунта и воды для оценки общего изменения видового состава, ко-



Фото из Telegram ААНИИ

морфометрический полигон и полигон «Торос». Ученые приступили к выполнению исследований как в ледовом научном лагере, так и в лабораториях на борту судна.

«В программе экспедиции более 50 видов исследований и наблюдений, направленных на комплексное изучение природной среды Арктики, закономерностей и причин изменений климатической системы, биоразнообразия Арктического региона. Полученные данные позволят описать возможные трансформации климата в ближайшие десятилетия. Данные также будут использоваться для обеспечения безопасного судоходства по трассе Северного морского пути, реализации крупных инфраструктурных проектов и получения новой информации для обоснования заявки Российской Федерации на расширение границ континентального шельфа в Северном Ледовитом океане... Для обустройства

личественных параметров фитопланктона, зоопланктона и бентоса. Геологи приступили к отбору проб донного грунта с применением глубоководных пробоотборных устройств. Большой объем работ выполняют ледоисследователи. Изучаются морфометрические, механические и прочностные свойства льда. Проведено обследование нижней поверхности льда с помощью гидролокатора. В пределах 16-километрового экспериментального полигона на льду развернута пространственно-распределенная сеть гидрометеорологических наблюдений, включающая 15 автономных буйев. Получаемые данные позволяют изучить мезомасштабную и локальную изменчивость процессов тепло-массообмена в системе атмосфера — снежный покров — морской лед — приповерхностный слой океана и формирование внутренних волн в океане.



КОНФЕРЕНЦИЯ

ПРИОРИТЕТ — КАДРАМ
ДЛЯ СМП

ГУМРФ призывает перейти к опережающим темпам развития системы подготовки кадров для судоходства на Севморпути.

В офисе ПАО «Совкомфлот» в Москве состоялась Международная конференция Ассоциации Северного морского пути «Основные направления развития Северного морского пути в условиях санкционного давления на Россию». Участие в конференции приняли представители ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова: начальник отдела взаимодействия с партнерами Наталья Макоева и заместитель директора Европейского центра организации учебных практик морского и речного транспорта Максим Шишов.

В дискуссиях, проходивших в очном режиме и онлайн, приняли участие эксперты в области эксплуатации водного транспорта, судостроения, развития портовой инфраструктуры, социально-экономического развития территорий Арктической зоны Российской Федерации, вопросов развития коренных малочисленных народов Севера и Дальнего Востока, права и международного сотрудничества.

В своем докладе «Новые решения в подготовке морских кадров для работы морского флота в Арктике и СМП» Максим Шишов рассказал о направлениях подготовки молодых специалистов в ГУМРФ для Северного морского пути и Арктического региона. Он озвучил основные предложения университета, направленные на переход к опережающим темпам развития системы подготовки кадров для судоходства на Северном морском пути и береговой инфраструктуры.

В завершение конференции была принята резолюция для дальнейшей совместной работы. Участники договорились о проведении 24 ноября конференции, посвященной 90-летию начала ледокольного освоения Северного морского пути, на базе Арктического морского института имени В. И. Воронина — филиала ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в г. Архангельске — родине М. В. Ломоносова.

АККРЕДИТАЦИЯ

ПОДТВЕРДИЛИ ВЫСОКИЙ
УРОВЕНЬ

ГУМРФ прошел профессионально-общественную аккредитацию образовательных программ высшего образования.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова прошла экспертная комиссия Ленинградской областной торгово-промышленной палаты по проведению профессионально-общественной аккредитации основных образовательных программ высшего образования.

Профессионально-общественная аккредитация проводилась в отношении 28 основных образовательных программ, реализуемых в трех институтах ГУМРФ — Морской академии, международного транспортного менеджмента, водного транспорта.

Два дня комиссия знакомилась с лабораториями ГУМРФ, тренажерами, аудиториями и компьютерными классами, используя ранее представленные отчеты по самообследованию образовательных программ. Но самое главное, в течение этих дней прошли активные встречи членов комиссии с курсантами и студентами, выпускниками прошлых лет, представителями работодателей, на предприятиях которых обучающиеся проходят практику и затем трудоустраиваются.

Работодатели отметили высокий уровень профессиональной подготовки выпускников университета, а обучающиеся, в свою очередь, — удовлетворенность обучением по выбранным специальностям и направлениям.

Комиссия отметила также высокий уровень подготовки к профессионально-общественной аккредитации, сплоченность и дружелюбие всего коллектива университета, единство подходов к реализации подготовки высококвалифицированных кадров для предприятий отрасли водного транспорта.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова — старейший транспортный вуз, осуществляющий подготовку высококвалифицированных кадров в сфере водного транспорта.

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова учатся более 12 тысяч курсантов и студентов. Численность профессорско-преподавательского состава вуза составляет более 700 человек, из них 66% — это доктора и кандидаты наук.

Полномочия учредителя осуществляет Федеральное агентство морского и речного транспорта.

УЧЕНЫЙ СОВЕТ

ОТ КАМПАНИИ К КАМПАНИИ

На заседании ученого совета Макаровки подвели итоги приемной кампании и проголосовали за представление к ученым званиям.

На программы среднего профессионального образования и высшего образования на все формы обучения и условия поступления в Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в 2022–2023 учебном году зачислены 2588 человек. Такие цифры были озвучены на заседании ученого совета ГУМРФ.

В настоящее время началась подготовка к приему абитуриентов на учебный год 2023–2024 годов. Ученый совет единогласно постановил принять к исполнению мероприятия для обеспечения успешного проведения будущей приемной кампании.

В рамках заседания ученому совету также были представлены соискатели к ученым званиям. В результате тайного голосования

к ученому званию профессора рекомендован для представления в ВАК д.т.н., заведующий кафедрой судоходства на внутренних водных путях Владимир Каретников, к ученому званию доцента рекомендованы Роман Большаков, Ольга Витязева, Янна Горбунова, Сергей Кровш, Мария Кораблева, Олег Лаута, Вячеслав Терентьев.

Председатель ученого совета ректор ГУМРФ Сергей Барышников также поздравил заведующего кафедрой гидрографии моря Александра Тезикова с награждением почетной грамотой президиума Высшей аттестационной комиссии «За большие заслуги в работе по аттестации научных и научно-педагогических кадров» и вручил ему грамоту за подписью председателя ВАК Владимира Филиппова. Грамота Росморречфлота была вручена замдиректора научно-методического центра учебно-методического объединения по образованию в области эксплуатации водного транспорта Илье Введенскому за заслуги в подготовке кадров для водного транспорта.

Следующее заседание ученого совета ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова состоится в конце ноября 2022 года.



Фото пресс-службы ГУМРФ

ПОСВЯЩЕНИЕ В КУРСАНТЫ

СТАРЫЕ ТРАДИЦИИ
И НОВЫЕ ПРОГРАММЫ

В Беломорско-Онежском филиале ГУМРФ посвятили в курсанты 150 первокурсников.

В расположенном в центре Карельской столицы Беломорско-Онежском филиале Макаровки состоялось посвящение в курсанты. Директор Беломорско-Онежского филиала Александр Васильев поздравил с большим событием 150 первокурсников и пришедших поддержать ребят родственников и друзей.

Посвящение в курсанты — славная традиция Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, флагмана морского образования. Ежегодно торжественная церемония принятия первокурсников в семью моряков проходит и в филиалах университета.

Со словами напутствия к первокурсникам обратилась проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова. «Дорогие первокурсники! Мы встречаем вас в большой и дружной макаровской семье. Уверена, что ваши наставники помогут вам получить нужные знания и навыки, откроют доро-

гу в профессию», — сказала она и зачитала приветствие ректора Макаровки Сергея Барышникова.

Первокурсники дали торжественное обещание: «Стать достойными представителями российского флота, грамотными специалистами в своей области, беречь честь университета, быть верными российскому флагу!»

Частью программы стало награждение сотрудников филиала. Елена Смягликова вручила директору филиала Александру Васильеву Благодарственное письмо руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Захария Джиоева за большой

личный вклад в подготовку квалифицированных специалистов морского и речного транспорта.

В апреле этого года Минтранс России и Беломорско-Онежский филиал ГУМРФ подписали соглашение о наделении филиала полномочиями по подготовке членов экипажей морских судов. Таким образом, в отраслевом учебном заведении впервые стартовала реализация дополнительных профессиональных программ для членов экипажей морских судов и курсантов филиала, таких как подготовка операторов и радиоспециалистов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ).



Фото пресс-службы вуза