

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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



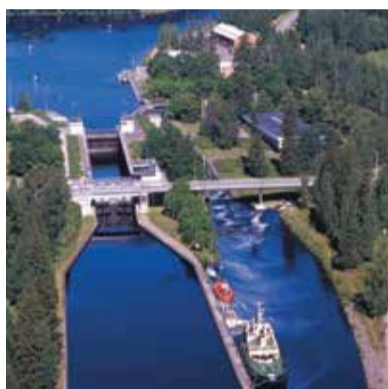
№09 (13003)

Выходит один раз в месяц
15 СЕНТЯБРЯ 2019 ГОДА

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



ПЕРВЫЙ В АРКТИКЕ
СТР. 10



САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ В РАЗВИТИИ
СТР. 3



В ОЖИДАНИИ БЕЛОМУТА
СТР. 8



ШКОЛЬНИКИ ПОКОРИЛИ АРКТИКУ
СТР. 10



ЗА ГЛУБИНУ И КРАСОТУ ВОЛГИ

Председатель Правительства России Дмитрий Медведев призвал обеспечить судоходные глубины не менее 4 метров на всем протяжении Волги и ускорить работы по созданию нового пассажирского флота.

Председатель Правительства России Дмитрий Медведев в ходе совещания «О развитии водохозяйственного комплекса в бассейне реки Волги», прошедшего в Астрахани, на фоне экологических и рыбохозяйственных вопросов особо выделил проблемы судоходства. Оздоровление Волги — это не только экологическая задача, но и экономическая. Здесь требуется комплексно и оперативно решать проблемы судоходства, дноуглубления, причальных стенок, портового хозяйства, износа речного флота.

Дмитрий Медведев вновь обратил внимание на отсутствие на некоторых участках Волги судоходных глубин. «Нужно постараться сделать Волгу судоходной везде, где это возможно, обеспечить гарантированную глубину судового хода не менее 4 метров», — сказал глава правительства. Он также

предложил помимо очистки берегов и углубления фарватера ускорить работы по подъему судна реки и последующей утилизации бесхозных затонувших судов. «Их почти 100 штук. Но это только те, что на учете стоят. Я уверен, затонувших судов объективно больше, просто нужно заниматься этим», — подчеркнул Д. Медведев.

В рамках проекта «Внутренние водные пути» выделяются деньги на реконструкцию судоходных гидротехнических сооружений, их содержание и обслуживание. По словам Дмитрия Медведева, до 2024 года на такие проекты предусмотрено порядка 55 млрд рублей. «Речь идет о гидротехнике в разных местах — и на канале имени Москвы, и на Рыбинском, Городецком, Саратовском, Чебоксарском, Самарском гидроузлах. Тут есть известные проблемы и даже споры о том, что строить

и как строить», — согласился он.

Наиболее сложная ситуация с проходом судов сохраняется в Нижегородской области в районе Городца. Росморречфлот выступает за строительство Нижегородского низконапорного гидроузла для устранения лимитирующего судоходства участка на реке Волга. Это федеральный проект, имеющий особую важность для всей страны. Говоря об экологической реабилитации притоков Волги и водохранилищ, участники совещания в Астрахани отметили, что нерешенные проблемы в этой сфере влияют на развитие таких отраслей, как грузовое и пассажирское судоходство, гражданское судостроение, туризм. «Водный транспорт на сегодня, да и, наверное, в ближайшей перспективе, самый дешевый и экономичный. Доставка грузов по реке — это важный компонент успешной ре-

ализации многих национальных и федеральных проектов. Большое значение для экономики имеет и развитие пассажирского речного транспорта, запуск туристических круизов», — напомнил председатель правительства.

Отдельная проблема — отсутствие современного, комфортабельного пассажирского флота на Волге. Средний возраст судов, работающих на Волге, сегодня составляет около 40 лет. «Мы знаем и все проблемы, и даже трагедии, к сожалению, с этим связанные. Инвестиции в строительство новых судов практически отсутствуют, так как стоимость их постройки велика, а рентабельность не такая высокая. Новсервно нужно думать, что предпринять для того, чтобы такой пассажирский флот на Волге появился», — подчеркнул Д. Медведев.

Начало, окончание на стр. 2

ПАО «НОВАТЭК» и ПАО «Совкомфлот» 4 сентября 2019 года, в рамках Восточного экономического форума во Владивостоке, подписали основные условия соглашения о создании совместного предприятия. Соглашение закрепляет намерение сторон по созданию эффективного участника рынка морских перевозок, с потенциальным привлечением новых партнеров в совместное предприятие.

Основными задачами совместного предприятия станут организация строительства и эксплуатации судов-газовозов арктического класса в соответствии с наилучшими стандартами морской отрасли для оптимального обеспечения транспортировки продукции будущих проектов «НОВАТЭКа» в Арктической зоне Российской Федерации, включая проект «Арктик СПГ 2».

ОБЪЕДИНЯЯ ЛИДЕРОВ

«НОВАТЭК» и «Совкомфлот» создают СП по морской перевозке углеводородов.

«Учитывая значительную капиталоемкость данного проекта, его долгосрочность, необходимость консолидации финансовых ресурсов, производственного потенциала, применения новейших технологических решений и опыта управления флотом в суровых ледовых и климатических условиях, создание предприятия в форме СП представляется оптимальным. Предприятие потенциально открыто для привлечения других профессиональных инвесторов и участников с учетом перспективы развития арктических газовых проектов ПАО «НОВАТЭК», — отметил генеральный

директор ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

«Эффективное развитие Северного морского пути как надежного круглогодичного маршрута требует консолидации опыта ледовой навигации, применения новых технологических решений, внедрения лучших мировых стандартов безопасности мореплавания и подготовки кадров», — отметил председатель правления «НОВАТЭКа» Леонид Михельсон. — Оптимальная модель морской транспортировки СПГ из российского арктического региона по СМП на основные мировые рынки, включая страны Ази-

атско-Тихоокеанского региона, поддержит успешную реализацию арктических СПГ-проектов «НОВАТЭКа» и позволит выполнить поставленную президентом РФ задачу по увеличению грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн тонн в 2024 году».

ПАО «НОВАТЭК» — крупнейший независимый производитель природного газа в России, в 2017 году компания вышла на международный рынок газа в связи с успешным запуском проекта «Ямал СПГ».

Группа компаний «Совкомфлот» (Группа СКФ) — крупнейшая судоходная компания

России, одна из ведущих в мире компаний по морской транспортировке углеводородов, а также обслуживанию шельфовой разведки и добычи нефти и газа. Суда группы «Совкомфлот» уже более 10 лет работают в Арктическом морском бассейне. За эти годы компания накопила уникальный опыт эксплуатации сложных объектов морской техники в сложнейших климатических условиях высоких широт, а также разработки и успешной реализации транспортно-логистических схем для крупномасштабных промышленных проектов в российской Арктике.



SILVER EXPLORER ПРОШЕЛ ПО СЕВМОРПУТИ

Ледокол «Новороссийск» выполнил ледокольное сопровождение по Северному морскому пути круизного лайнера класса люкс Silver Explorer.

Сопровождение судна ледоколом «Росморпорта» началось 14 августа 2019 года в Беринговом проливе. В течение двух недель российский ледокол вел круизное судно, которое специально построено для навигации в самых отдаленных акваториях мира, до острова Уединения в Карском море.

Silver Explorer (порт приписки — Нассау, Багамские острова) стал первым круизным лайнером, которому были оказаны ледокольные услуги в акватории Северного морского пути этим летом.

В прошлом году шесть ледоколов ФГУП «Росморпорт» участвовали в обеспечении без-

опасности судоходства и ледокольных проводках судов на акватории Северного морского пути. В 2019 году только ледокол «Новороссийск» обеспечивает дежурство в восточном секторе Арктики и районах Чукотки в летнюю навигацию с 25 июля по 31 октября.

СКОРОСТНЫЕ СУДА НА ОБИ

В ХМАО открыт второй маршрут судов на подводных крыльях «Валдай 45Р».

Второй регулярный маршрут, обслуживаемый судами на подводных крыльях (СПК) «Валдай 45Р», открыт в Ханты-Мансийском автономном округе (ХМАО). В начале сентября скоростное судно вышло на маршрут Ханты-Мансийск — Нялино, где отсутствует автомобильное сообщение. Рейсы будут выполняться ежедневно, время судна в пути

достигает около двух часов, стоимость проезда составит 430 рублей за взрослый билет.

Первое судно «Валдай 45Р» в ХМАО вышло на маршрут Ханты-Мансийск — Сургут в середине августа 2019 года.

Судно на подводных крыльях «Валдай 45Р» вмещает 45 пассажиров. Его разработчиком является АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексева» совместно с АО «НПП «Радар ммс». «Валдай 45Р» был создан в рамках реализации государственной программы РФ «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы». Головное судно было представлено в 2018 году.

В настоящее время в России курсирует три судна «Валдай 45Р», в том числе два в ХМАО и одно — в Нижегородской области. Как отметили в «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексева», в ближайшее время четвертое СПК выйдет на маршрут Нижний Новгород — Макарьево по Волге.



ОТ ТУАПСЕ ДО СОЧИ

Между Туапсе и Сочи открылось морское экскурсионное сообщение на борту двухпалубного теплохода вместимостью 240 человек.



График морских прогулок включает выход в море два раза в неделю — по понедельникам и пятницам. Экскурсии, которые сопровождаются рассказом гида о достопримечательностях и знаковых местах Черноморского побережья, будут проводиться до конца сентября.

В мэрии Сочи уточняют, что летом 2020 года экскурсионный теплоход начнет навигацию одновременно со стартом летнего курортного сезона — 1 июня.

ИЗ АЭРОПОРТА — НА ТЕПЛОХОДЕ

В аэропорт «Гагарин» из Саратова запустят теплоход.

Первый пробный рейс, который связал новый аэропорт «Гагарин» с городом Саратов, состоялся 10 августа. Теплоход отправился от специально построенной пристани в районе Сабуровки недалеко от аэропорта.

Тестовую поездку провели на теплоходе «Москва-62», принадлежащем ООО «Волга-наследие-тур». Теплоход 1977 года выпуска может развивать скорость до 24 км в час, вместимость судна — до 240 человек.

Как пояснил журналистам замминистра транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области

Иван Козаченко, министерство пока рассматривает возможные варианты организации речных перевозок, изучает пассажиропоток и спрос на них. Выбор перевозчика для нового маршрута запланирован на 2020 год.



ЗА ГЛУБИНУ И КРАСОТУ ВОЛГИ

Окончание, начало на стр. 1

В этой связи стоит отметить, что в части круизного судоходства на Волге достигнут определенный прогресс. Так, российские верфи уже спустили на воду два новых круизных судна проекта RV300.

Первый круизный теплоход проекта RV300VD «Петр Великий», строящийся для АО «Московское речное пароходство», спущен на заводе «Лотос» в Астраханской области 24 мая 2019 года. С момента его закладки прошло три года. Второе аналогичное круизное судно проекта RV300 «Мустай Карим», которое строится для пассажирской судоходной компании «Водоходъ», спущено на воду 11 сентября 2019 года на заводе «Красное Сормово» в Нижегородской области. Это судно строится быстрее — его закладка состоялась весной 2017 года.

Автор проекта — Морское инженерное бюро — отмечает, что судно «Петр Великий» предусмотрено для работы как по внутренним водным путям Российской Федерации, так и для выхода в Каспийское и Черное моря. Теплоход «Мустай Карим», названный в честь знаменитого башкирского поэта — это речное круизное судно. Оно предназначено для комфортной перевозки пассажиров по внутренним водным бассейнам на дальних круизных линиях, таких как Москва — Санкт-Петербург с переходами по Ладожскому и Онежскому озерам, Москва-Астрахань, Москва — Ростов-на-Дону с переходом Волго-Донским судоходным

каналом.

Губернатор Самарской области Дмитрий Азаров, выступая на совещании в Астрахани, подробно рассказал о развитии пассажирского и грузового судоходства в своем регионе. Так, пассажирские суда в Самарской области имеют возраст от 25 до 56 лет, а по речным перевозкам область занимает третье место в стране после Москвы и Санкт-Петербурга. «У нас очень высокая плотность движения маломерных судов. И все эти вопросы стоят перед нами очень остро», — сказал Д. Азаров.

В целом ряд населенных пунктов на территории Самарской области в последние годы нет возможности подхода судов к причалам. «Город Сызрань — 170 тысяч жителей — недоступен для туристического и крупнотоннажного грузового флота на сегодняшний момент», — сообщил губернатор. — Это 3-й город по численности в Самарской области».

Подводя итоги совещания, Дмитрий Медведев призвал руководителей министерств и ведомств, а также глав регионов действовать решительнее. Он особо указал на недопустимость переноса освоения выделенных средств на следующий год. Он назвал порочным кругом ситуацию, когда у регионов нет денег на проектно-сметные работы, а в результате они не получают федеральных денег на проект. Правительству предстоит идти навстречу регионам — выделять деньги и на предпроектные работы, чтобы оздоровление Волги не превратилось в хронически долгий процесс.

Транспортно-логистическая конференция

Речные перевозки России 2019

7 ноября
Ростов-на-Дону

Viva consult

GrainRu
Страна-Свобода для АПК

Info@viva-consult.ru
+7 (958) 58-155-98
www.river.shippingru.ru

Реклама.



САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ В РАЗВИТИИ

Представлен проект развития Сайменского канала в связи с предполагаемым увеличением габаритов судов.

Финляндия на встрече уполномоченных Российской Федерации и Финляндской Республики по Сайменскому каналу и сопредседателей Рабочей группы по транспорту Межправительственной российско-финляндской комиссии по экономическому сотрудничеству представила проект развития Сайменского канала. Проект предполагает увеличение длины шлюзовых камер канала и повышение уровня воды в канале на 0,1 м, в связи с предполагаемым увеличением габаритов судов. Ожидается, что при реализации данного проекта улучшится экономическая эффективность перевозок вследствие увеличения грузоподъемности судов.

СУДОХОДСТВО В НОВЫХ УСЛОВИЯХ

Российская сторона проинформировала о результатах исследовательской работы по навигационному моделированию судоходных процессов для определения условий безопасного плавания судов с увеличенными габаритами по Сайменскому фарватеру.

По заказу ФГУП «Росморпорт» Государственный университет морского и речного флота (ГУМРФ) имени адмирала С.О. Макарова выполнил научно-исследовательскую работу (НИР) по оценке возможности и определению условий безопасного плавания судов с увеличенными габаритами по Сайменскому фарватеру от знака Марианкиви до шлюза Брусничное.

Цель работы — обеспечение роста объемов грузоперевозок после реализации проекта

развития Сайменского канала, представленного финляндской стороной и предусматривающего увеличение длины камер шлюзов на 10 м.

Исследование проводилось сотрудниками лаборатории мореходных качеств судов и Морского учебно-тренажерного центра с использованием данных паспорта Сайменского фарватера и планшетов промера глубин за июль 2018 года. В качестве расчетного рассматривалось судно длиной 93 м, водоизмещением 3650 тонн. И расчеты, и моделирование выполнялись при различном направлении ветра и его скорости. Скорость хода расчетного судна принималась в соответствии с существующими в настоящее время ограничениями.

Расчетами и моделированием подтверждена возможность безаварийного прохода судов увеличенной длины, соответствующей новым размерам шлюзовых камер. При этом проведение дополнительных дноуглубительных работ в рассмотренном районе не требуется.

ДОГОВОР АРЕНДЫ В СИЛЕ

На встрече уполномоченных по Сайменскому каналу обсуждались вопросы, связанные с реализацией договора аренды Сайменского канала, в том числе по строительству нового морского пункта пропуска Брусничное, по вопросам реконструкции ЛЭП на арендуемой территории Сайменского канала и расчистки обочин технологической дороги в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Сопредседатели Рабочей

группы по транспорту обменялись информацией по актуальным темам двустороннего сотрудничества и определили основные вопросы для обсуждения на предстоящем в конце ноября — начале декабря 2019 года заседании Рабочей группы по транспорту, которое по приглашению г-на Пурсийнена состоится в г. Хельсинки (Финляндия).

Уполномоченные в ходе встречи приняли решение не вносить изменения в действующий договор аренды.

По итогам встречи принято решение создать совместную российско-финляндскую комиссию для рассмотрения существующего протокола описания зданий и сооружений, находящихся на арендуемой территории Сайменского канала, оценки его актуальности и внесения соответствующих изменений.

Кроме того, стороны договорились провести на базе ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова» совместные с финляндскими специалистами тренажерные испытания для получения заключения о возможности осуществления плавания по Сайменскому фарватеру судами более крупного размера, а также о рисках, связанных с осуществлением перевозок.

Судоходный канал, соединяющий озеро Сайма в юго-восточной части Финляндии и Выборгский залив в России, был построен в период пребывания Финляндии в составе Российской империи и открыт в 1856 году. Канал, реконструированный в 1963–1968 годах, имеет общую протяженность с морским

фарватером — 57,3 км, из которых Финляндии принадлежат 23,3 км, России — 34 км.

Управление гидротехническими сооружениями и поддержание канала в судоходном состоянии осуществляются финляндской стороной, поддержание в судоходном состоянии подходного фарватера — российской. Максимальная пропускная способность канала за навигационный период составляет 11,5 тыс. судов в оба направления, максимальный грузооборот оценивается в 4,6 млн тонн. Продолжительность навигации устанавливается ежегодно по согласованию сторон в зависимости от ледовых условий. Движение осуществляется круглосуточно.

Финляндия арендует 19,6 км российской части канала и прилегающую территорию. Первый договор аренды сроком на 50 лет был заключен 27 сентября 1962 года в Москве. По договору Финляндия приняла обязательства в течение пяти лет провести коренную реконструкцию Сайменского канала, а Советский Союз — построить на канале мосты и некоторые другие сооружения. Реконструкция началась в 1963 году. 5 августа 1968 года реконструированный канал был открыт президентом Финляндии Урхо Кекконеном со словами о дружбе между двумя соседними народами, которая «здесь, на Сайменском канале, отлита в бетоне и высечена в скалах».

В 2010 году подписан новый договор аренды российской части Сайменского канала, который вступил в силу 17 февраля 2012 года. Срок аренды — до 2063 года.

С КАМЧАТКИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ КРАТЧАЙШИМ ПУТЕМ

Большой порт Санкт-Петербург подготовился к приему у причалов «Петролеспорта» атомного контейнеровоза «Севморпуть».

Большой порт Санкт-Петербург полностью подготовился к приему атомного контейнеровоза «Севморпуть» у причалов «Петролеспорта» в сентябре 2019 года. Стоянка вместе с грузовыми операциями заняла одни сутки.

«Севморпуть» 29 августа 2019 года после завершения погрузочных работ у терминала «Сероглазка» вышел из порта Петропавловск-Камчатский. На борту судна — 204 рефрижераторных контейнера с мороженой рыбой и 66 контейнеров с другими грузами.

В связи с заходом атомного контейнеровоза в Большой порт Санкт-Петербург, внесены соответствующие изменения в планы гражданской обороны и аварийный план порта. Буксиры, нанятые для проводки атомного контейнеровоза «Севморпуть» в порт и швартовные команды укомплектовали средствами индивидуальной защиты и средствами замера радиации. При заходе судна в порт на нем производятся замеры по семи измерениям.

Соответствующее совещание об организации захода, стоянки и выхода судна с ядерной энергетической установкой «Севморпуть» за две недели до его прибытия в Большой порт Санкт-Петербург состоялось под председательством руководителя ФГБУ «АМП Балтийского моря» Петра Паринова. В нем приняли участие представители территориальных органов исполнительной власти Роспотребнадзора, Ростехнадзора, Ространснадзора, МЧС, а также правительства Санкт-Петербурга, ФАУ «Российский морской регистр судоходства», ГК «Росатом», ФГУП «Атомфлот», ФГУП «Росморпорт» и АО «Петролеспорт» и службы капитана порта.

Заход судна с ядерной энергетической установкой в Большой порт Санкт-Петербург возможен в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации №14-р от 6.01.1997 г. «Об утверждении перечня морских портов Российской Федерации, в которые разрешаются заходы судов и иных плавсредств с ядерными энергетическими установками и радиационными источниками (с изменениями на 4 июля 2019 года)».

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» — единственное в мире транспортное судно с ядерной энергетической установкой. Судно построено в Керчи на судостроительном заводе «Залив». Введено в эксплуатацию 31 декабря 1988 года.





«ЮРИЙ МАСЛЮКОВ» СПУЩЕН НА ВОДУ

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе состоялась торжественная церемония спуска на воду самоотвозного земснаряда «Юрий Маслюков». Судно построено по проекту международной судостроительной группы Damen.



Земснаряд, названный в честь советского и российского государственного политического деятеля Юрия Маслюкова, предназначен для Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт».

В церемонии спуска на воду приняли участие заместитель секретаря Совета Безопасности Российской Федерации Сергей Вахроков, глава Республики Карелия Артур Парфенчиков, заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов, ректор Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Глеб Туричин, директор Онежского судостроительно-судоремонтного завода Владимир Майзус и другие официальные лица.

Землесос проекта TSDH-2000 — это современное экономичное судно, которое представляет собой синтез новых технических

решений и опыта эксплуатации ранее построенных предприятием дноуглубительных судов с объемом трюма 2000 куб. м — «Северная Двина» и «Белое море», а также трех дноуглубительных судов с объемом трюма 1000 куб. м проекта TSHD-1000.

ФГУП «Росморпорт» планирует использовать дноуглубительное судно для поддержания заданных навигационных глубин и обеспечения безопасности мореплавания в суровом климате северного региона — на акватории и подходах к морскому порту Архангельск, а в осенне-зимний период — в морском порту Калининград.

Закладка судна состоялась 17 ноября 2017 года. После спуска на воду на земснаряде будет проведена достройка судна, пусконаладочные работы механизмов и оборудования, швартовные и ходовые испытания.

СЕРИЯ ГИДРОГРАФИЧЕСКИХ КАТЕРОВ

Выборгский завод спустил на воду головной большой гидрографический катер-катамаран «Михаил Казанский» для ВМФ России.

Выборгский судостроительный завод (Ленинградская область) 29 августа 2019 года спустил на воду головной большой гидрографический катер проекта 23370Г «Михаил Казанский», построенный для Военно-морского флота (ВМФ) России. Он собран из блок-модулей, которые были погружены на автомобили на предприятии «КАМПО» в Московской области и доставлены к месту

достройки в Выборг. Здесь на мощностях АО «Выборгский судостроительный завод» завершена окончательная сборка катера. Запланировано строительство серии из трех серий из трех таких катеров.

Комплекс испытаний катера в акватории Балтийского моря запланирован на середину сентября. На конец октября запланирована передача катера в состав

Балтийского флота для выполнения задач в составе гидрографической службы.

Приказом главнокомандующего ВМФ России большому гидрографическому катеру присвоено имя гидрографа, принимавшего участие в прокладке «Дороги жизни» на Ладоге, — начальника ледовой службы Балтийского флота инженер-полковника Михаила Казанского. Все катера этой серии будут названы в честь выдающихся российских маячников.

Многофункциональные модульные гидрографические катера проекта 23370Г предназначены для выполнения лоцмейстерских и гидрографических работ, постановки (съемки) и обслуживания плавучих предостерегательных знаков, доставки обслуживающего персонала, ремонтных бригад, продовольствия, топлива и других грузов на береговые объекты средств навигационного оборудования, в том числе расположенных на необорудованном побережье.

Катера будут обладать возможностями оперативного промера глубин в местах постановки плавучих предостерегательных знаков с использованием промерного эхолота. Это суда катамаранного типа водоизмещением около 140 тонн.



БУКСИР ИСПЫТАН

Спасательный буксир «Калас» прошел ходовые испытания.

Невский судостроительно-судоремонтный завод провел ходовые испытания второго многофункционального мелкосидящего аварийно-спасательного судна-буксира проекта MPSV12 «Калас», построенного для ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта». Всего в серии четыре судна.

Как сообщили «Водному транспорту» в Морском инженерном бюро, являющемся проектантом серии, буксир представляет собой мелкосидящее судно с арктическим ледовым классом Arc 5, двухъярусной удлиненной надстройкой бака и двумя винтами регулируемого шага. Он предназначен для патрулирования, аварийно-спасательного дежурства, рыбного промысла, судоремонтных и водолазных работ, а также выполнения морских буксировочных судов, тушения горящего на воде топлива и ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.

Головное судно данного проекта «Бахтемир» сдано в эксплуатацию 16 мая 2019 года. Третье судно «Бейсуг» спущено на воду 1 июня 2017 года, четвертое судно «Пильтун» — 30 ноября 2017 года.

АТОМОХОД «СИБИРЬ» ОБРЕЛ КОРПУС

Балтзавод завершил формирование корпуса и надстройки атомного ледокола «Сибирь».

На Балтийском заводе завершено формирование надстройки первого серийного атомного ледокола «Сибирь» проекта 22220. После погрузки турбогенераторов правого и левого бортов, специалистами завода был смонтирован последний блок надстройки над машинным отделением. Таким образом, завершился один из ключевых этапов достройки судна на плаву — формирование корпуса атомного ледокола.

В настоящее время специалисты завода занимаются установкой

электрослесарного насыщения ледокола, затяжкой кабеля, монтажом основного электрооборудования и трубопроводов систем. Также выполняются работы по центровке и монтажу погруженных турбогенераторов. Следующим ключевым этапом строительства станет прием электропитания с берега на главный распределительный щит.

Первый серийный атомный ледокол проекта 22220, мощностью 60 МВт, строится на класс Российского морского регистра судоходства (РС) на Балтийском

заводе по заказу «госкорпорации «Росатом». Закладка судна состоялась 26 мая 2015 года, спуск — 22 сентября 2017 года.

Ледокол будет оснащен двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этого судна.

Технический проект атомного ледокола был разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его

как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледокол будет работать в западном районе Арктики: в Баренцевом,

Печорском и Карском морях, а также на более мелководных участках устья Енисея и районе Обской губы.



НОВЫЙ УЧЕБНЫЙ ГОД НАЧАЛСЯ

Крупнейший отраслевой вуз открыл двери для первокурсников. На очное обучение в ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова по программам бакалавриат, специалитет, магистратура зачислены 876 человек.



Самый большой конкурс по заявлениям в этом году был зафиксирован на направление бакалавриата «Государственное и муниципальное

управление» — 54 чел. на место. Самый высокий проходной балл — на направление бакалавриата «Менеджмент» — 242 балла. В сравнении с 2018 годом средний балл ЕГЭ лиц, зачисленных в университет, повысился на 3 пункта и составил 67,6 (в 2018-м — 64,3). Контрольные цифры приема на заочную форму — 254 чел. (из них 56 мест выделены филиалам).

1 сентября прошел праздник знаний в «Макаровке». Сотни первокурсников влились в славную семью флагмана морского образования России. Ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников зачитал поздравления первокурсникам Института международного транспортного менеджмента от министра транспорта Российской Федерации Евгения Дитриха, заместителя

министра транспорта — руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Юрия Цветкова. И подчеркнул, что нынешние первокурсники — это будущее, честь и слава российского флота, специалисты, приобретающие интересную работу и солидную зарплату.

Кроме того, в университете состоялось открытие новой учебной аудитории «Современная портовая инфраструктура Российской Федерации». В торжественном мероприятии приняли участие руководители ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова, представители руководства порта «Бронка», а также курсанты и студенты университета.

Новая аудитория оборудована интерактивным макетом многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» с детальным изображением причалов, складских площадок для хранения контейнеров, накатных и генеральных грузов, складов комплектации и других объектов, необходимых для осуществления перевалки на морской, речной, железнодорожный и автомобильный транспорт. Дополнительно в аудитории размещены масштабные схемы и изображения портового оборудования, которые помогут университету в организации обра-

зовательного процесса и подготовке квалифицированных специалистов по управлению на морском транспорте.

«Мы уверены, что благодаря появлению наглядных материалов курсантам и студентам университета будет проще понять устройство инфраструктуры современных портов России. Теперь у них появится возможность ознакомиться с технологией работы с различными грузами, а также техническими характеристиками портовой перегрузочной техники, почувствовать масштаб и атмосферу портовой деятельности» — прокомментировал открытие современной аудитории Андрей Блинов, технический директор порта «Бронка».

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

Университет представляет собой отраслевой научно-образовательный комплекс, в котором



обучение курсантов и студентов ведется по направлениям подготовки бакалавриата, магистратуры, аспирантуры, специальностям эксплуатационного профиля, специальностям среднего профессионального образования в рамках 12 укрупненных групп направлений подготовки и специальностей. В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова учатся более 14 тысяч курсантов и студентов. Каждый год университет выпускает более трех тысяч специалистов, бакалавров и магистров. Численность профессорско-преподавательского — более 700 человек, из них 65% — доктора и кандидаты наук. Полномочия учредителя осуществляет Федеральное агентство морского и речного транспорта.

«ВЕСТНИК» ВЫСОКО ОЦЕНИЛИ

О показателях научного журнала «Вестник ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова».

18 августа Российским индексом научного цитирования (РИНЦ) были опубликованы показатели публикационной активности научных журналов за 2018 год. Основным численным показателем важности для научного журнала является импакт-фактор. Это один из самых важных критериев, по которому возможно сопоставлять уровень научных исследований в близких областях знаний. На протяжении пяти лет данный показат-

ель у научного журнала «Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» неуклонно растет. В 2014 году он составлял 0,195, а в 2018 — 0,512. За прошедшие пять лет научный журнал университета поднялся с 44-й на 15-ю позицию в рейтинге SCIENCE INDEX за 2018 год по тематике «Транспорт», где всего в рейтинге участвует свыше 70 журналов. Ежегодно РИНЦ

проводит общественную экспертизу журналов, в которой принимают участие ученые со всей России. Оценка журнала происходит путем отнесения его к одному из четырех уровней. Верхним уровнем является оценка 4 — журнал международного уровня (достойн включения в Web of Science Core Collection), а оценка 1 присваивается изданию низкого уровня, недостойного включения в RSCI (Russian Science Citation Index). Среди журналов в категории

«Транспорт» «Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» занимает почетное пятое место. На четвертом месте рейтинга оказался «Мир транспорта» (учредитель — Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II), на третьем месте — «Транспорт: наука, техника, управление» (учредитель — Всероссийский институт научной и технической информации РАН), второе и первое место заняли «Путь и путевое хозяйство»

и «Железнодорожный транспорт» соответственно (учредитель — Открытое акционерное общество «Российские железные дороги»). В категории «Транспорт» на экспертизу было вынесено 50 российских научных журналов. В общероссийском рейтинге общественной экспертизы журналов приняло участие 3456 научных журналов, среди них Вестник университета занимает 608-е место, что позволяет ему стать претендентом на включение в ядро лучших российских научных журналов.

ДЕНЬ ВОЕННО-МОРСКИХ ЗНАНИЙ

Представители Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова 3 сентября приняли участие в мероприятиях Дня военно-морских знаний в Президентской библиотеке имени Б. Н. Ельцина.

Уже в девятый раз это мероприятие собирает в Санкт-Петербурге будущих специалистов морского дела.

Курсанты Морского центра общинженерного образования Института «Морская академия» во главе с начальником курса Андреем Ильиным заслушали доклады специалистов как военного, так и гражданского звена. Собравшиеся говорили об истории флота, о больших победах, о традиции морских парадов и т.д. Уделили внимание интеллектуальному развитию будущих моряков: им доступна масса всевозможных образовательных ресурсов, как реальных, так и виртуальных.

Кстати, весь многомиллионный архив литературы Президентской библиотеки, в том числе и в электронном виде, доступен всем курсантам морских образовательных учреждений.

Праздник получился насыщенный, емкий и очень познавательный, курсанты получали много положительных впечатлений.

Главное, что подчеркнули участники, — постоянное внимание руководства страны к подготовке и воспитанию квалифицированных морских кадров. «Макаровку» это касается одной из первых, ведь она на протяжении многих лет готовит лучших морских специалистов России.



РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА КОМПЕТЕНТНЫЕ РЕШЕНИЯ

Российский морской регистр судоходства приглашает на семинары на выставке НЕВА

17 сентября 2019 — СПГ-день

- 12:00 Опыт наблюдения РС за строительством газозовозов на корейских верфях
- 13:00 Развитие требований РС к системам хранения СПГ на газозовозах ледового плавания
- 14:00 Классификационные знаки и характеристики РС, связанные с использованием газового топлива на судах
- 14:30 Требования к конструкции и особенности применения на судах газовых двигателей

19 сентября 2019

- 11:00 Опыт использования Регистром специализированного программного обеспечения для выполнения расчетов методом конечных элементов согласно требованиям Общих Правил МАКО
- 12:00 Модуль «Промышленность»: защита документов, выдаваемых РС по результатам освидетельствования
- 13:00 Суда двойного действия
- 14:00 Использование дронов при освидетельствовании труднодоступных элементов морских объектов

Стенд F1001, павильон F, КВЦ Экспофорум (Петербургское шоссе, 64, к. 1, лит. А)



РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ СВЯЖУТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ И ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД

Пассажиропоток речного маршрута Санкт-Петербург — Великий Новгород оценивается в 10 тыс. человек в год. Новый туристический маршрут от Санкт-Петербурга проложен через Невскую Дубровку, крепость Орешек и Старую Ладугу в Ленинградской области.

Проект возведения сети речных причалов в наиболее посещаемых туристами населенных пунктах Ленинградской области, синхронизированный с инфраструктурными речными проектами в Новгородской области и Республике Карелия, принес свои плоды. В августе в Ленинградской области завершилось строительство причала в поселке Дубровка. Ведется строительство причала в селе Грузино Новгородской области, и го-

товится масштабный инфраструктурный проект в Великом Новгороде. По словам заместителя начальника Управления по транспорту Ленинградской области Михаила Присяжнюка, это позволит к 2020 году открыть регулярное сообщение по новому туристическому маршруту Санкт-Петербург — Великий Новгород.

Напомним, что в конце 2018 года власти Ленинградской области, компания «Конт» и судоходная компания «Инфофлот» под-

писали соглашение о развитии внутреннего водного транспорта для пассажирского сообщения в Ленинградской области, Новгородской области и Республике Карелия. Следующим этапом после ввода последнего по проекту причала в Великом Новгороде стороны планируют приступить к строительству пассажирских причалов вблизи города Сортавала, в населенных пунктах Лахденпохья и Хийденсельга Республики Карелия.

«ВАСИЛИЙ ЧАПАЕВ» ЗАВЕРШАЕТ РАБОТУ



В сентябре теплоход «Василий Чапаев», построенный в 1964 году, совершит заключительный круиз по маршруту Москва — Нижний Новгород, после чего будет выведен из эксплуатации.

Круизная компания «Созвездие» приняла решение о завершении эксплуатации в связи с наличием у компании более комфортабельных судов, которым отдают предпочтение клиенты.

Кроме того, оператор вынужден внести корректировки в работу теплохода

из-за малых глубин на реках Оке и Белой. «Со всеми туристами и агентствами, оставившими предварительные заявки на круизы теплохода «Василий Чапаев» на навигацию 2020, в ближайшее время свяжутся сотрудники компании и предложат варианты пересадки», — отмечается в сообщении компании «Созвездие».

«Василий Чапаев» — камерный теплоход для малых рек проекта 305, построенный в Венгрии. Его маршруты, помимо основных водных путей, проходил по рекам Ока, Вятка и Белая, куда не могут заходить суда больших размеров. К навигации 2019 года была проведена частичная модернизация кают.

СЕРА 2020

Выпущено совместное отраслевое руководство по поставкам и использованию низкосернистого бункерного топлива.

Ряд международных, региональных и национальных организаций, осуществляющих деятельность в сфере судоходства и поставок топлива, подготовили и опубликовали совместное отраслевое руководство по поставкам и использованию судового топлива с содержанием серы на уровне 0,50%. Информация распространена от имени Международного морского форума нефтяных компаний (OCIMF).

В документе представлены конкретные вопросы безопасности и эксплуатации, связанные с поставкой и использованием бункерного топлива с содержанием серы не более 0,50%, обзор требований качества топлива и необходимых мер контроля для выявления, предотвращения или смягчения проблем безопасности.

В руководстве рассматриваются такие вопросы, как совместимость топлива, стабильность топлива, а также вопросы обращения с топливом и его хранения. Кроме того, в руководстве содержится полный обзор существующих эксплуатационных факторов, которые могут повлиять на безопасность.

Вместе с тем, в подготовленном документе рассматриваются вопросы, связанные с соблюдением правил или руководящих принципов государства флага, государства порта или ИМО, альтернативных средств обеспечения соответствия (например, систем очистки выхлопных газов), не рассматривается обсуждение альтернативных видов топлива, таких как СПГ, водород или метанол.

Совместное отраслевое руководство было опубликовано на сайтах указанных организаций и доступно для ознакомления.

Помимо руководства в октябре текущего года будет подготовлен электронный курс обучения для понимания Приложения VI к МАРПОЛ его потенциального влияния на управление топливом на борту судов, а также повышения осведомленности и решения потенциальных проблем управления топливом.

OCIMF является ассоциацией нефтяных компаний, заинтересованных в перевозке нефти морем. Основная цель организации — обеспечение безопасности судоходства и предотвращение разливов нефти с судов и терминалов. Форум имеет консультативный статус в ИМО и тесно связан с другими промышленными организациями.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПРАВИЛА БУКСИРОВКИ

Министерство транспорта России приступило к разработке Правил буксировки.

Буксировка судов относится к операциям с высоким риском как для людей, так и для судов. В случае если буксировка осуществляется с нарушением хорошей морской практики, без учета состояния буксируемого судна, погодных явлений на пути следования, то такая буксировка содержит риск гибели судна и членов экипажа. При этом правила буксировки на текущий момент законодательно не установлены.

Новые Правила будут распространяться на морскую буксировку и портовую буксировку, включая маневры на акватории порта, ввод судна или плавучего объекта в порт либо вывод их из порта.

МАЛОМЕРНЫМ СУДАМ — НОВЫЕ ПРАВИЛА

На сайте Российского морского регистра судоходства опубликована новая редакция Правил классификации и освидетельствований маломерных судов.

В обновленные Правила включены новые подходы определения мореходных качеств маломерных судов. Исходя из практического опыта освидетельствования маломерных судов и с учетом мнения судовладельцев, переработаны принципы классификации, добавлены конструктивные категории и изменены ограничения по ветроволновому режиму.

Кроме того, введена глава «Обобщенный объем периодических освидетельствований», содержащая таблицу с унифицированным перечнем объектов освидетельствований. Также пересмотрены положения, касающиеся снабжения и оборудования судов, уточнены объемы освидетельствований.

Положения Правил разработаны на основании Руководства по классификации и освидетельствованию маломерных судов, технических нормативов Регламента Таможенного союза (о безопасности маломерных судов) с учетом нормативных документов Государственной инспекции маломерных судов (ГИМС).

ИЗ КИТАЯ В ЕВРОПУ ПО СЕВМОРПУТИ

Контейнеровоз «Спарта III» доставит по СМП оборудование от китайских производителей для европейских заказчиков.

Самый крупный контейнеровоз в составе флота ООО «Оборонлогистика» теплоход «Спарта III» следует по маршруту Северного морского пути из Китая в Европу. Судно выполняет коммерческий рейс из Шанхая и перевозит оборудование от китайских производителей для европейских заказчиков.

«Спарта III» — сухогрузное RO-RO/LO-LO судно (горизонтальной и вертикальной загрузки), предназначено для транспортировки грузов различного класса: генерального груза, включая негабаритный, контейнеров в количестве более 800 TEU, тяжелой техники, автомобилей и других видов грузов. Грузоподъемность каждого из двух кранов «Спарта III» составляет 350 тонн.





ПАССАЖИРОВ СТАЛО БОЛЬШЕ

На Канале им. Москвы за 4 месяца навигации-2019 перевезли 1 млн пассажиров. Таким образом, общий пассажиропоток вырос на 4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Число круизных пассажиров превысило 205 тысяч. С апреля 2019 года через шлюзы Канала им. Москвы прошло более 50 тыс. судов, в том числе 12 тыс. пассажирских теплоходов.

Востребованность речных путешествий стабильно растет последние несколько лет. Развиваются старые, появляются новые маршруты. Посещение музеев по пути следования лайнеров, «зеленые» стоянки, интересные знакомства привлекают на воду все новых и новых туристов. Минтранс России, Федеральное агентство морского и речного транспорта и ФГБУ «Канал имени Москвы» вместе с партнерами-перевозчиками делают все возможное для того, чтобы в круизы отправлялись как можно больше людей, чтобы

к этому виду отдыха и путешествий приобщалась молодежь.

Прогулки по рекам России могут длиться от 3 до 26 дней. Как и прежде, наиболее востребованы продолжительные рейсы: из Москвы до Астрахани, из Самары, Нижнего Новгорода и Казани — до Санкт-Петербурга и Москвы. Популярность набирают короткие круизы выходного дня — из столицы в Углич или в Тверь. Для удобства пассажиров рейсы начинаются по окончании рабочего дня в пятницу, а в воскресенье вечером теплоход прибывает на речной вокзал,

с которого отправлялся. Особое внимание путешественники уделяют круизам между Москвой и Санкт-Петербургом с посещением Углича, Мышкина, островов Валаам и Кижи. Другим популярным направлением являются круизы по Волге с посещением Костромы, Ярославля, Казани, Нижнего Новгорода, Волгограда и Астрахани.

ФГБУ «Канал имени Москвы» является крупнейшим воднотранспортным и водохозяйственным комплексом, выполняет функции органа государственного управления на

внутренних водных путях в 12 субъектах Российской Федерации. Объекты предприятия включают 235 гидротехнических сооружений и 3842 км водных путей. Вместе они формируют Московский бассейн, который включает в себя 50 судоходных артерий, в том числе Канал имени Москвы, реки Волга, Москва, Ока, Молога, Созь, Шоша, Дубна, Нара, Клязьма, а также озеро Селигер, Рыбинское, Клязьминское, Пяловское, Пестовское, Верхневолжское, Мстинское, Вышневолоцкое, Ивановское и Угличское водохранилища.

КАНАЛ В МИНИАТЮРЕ

На Северном речном вокзале установят макет Канала им. Москвы.

На Северном речном вокзале Москвы продолжается реконструкция, начатая в 2018 году. Согласно проекту, зданию вернут исторический облик, но внутренние помещения приспособят под современное использование. Будет восстановлена мраморная облицовка стен, панно с изображениями девяти шлюзов Канала имени Москвы, панно и витражи, потолочные росписи и наборные мраморные, мозаичные и паркетные полы. Также будут воссозданы фонари в виде ландышей на крыше. Специалисты отреставрируют башенные часы конца XVII — начала XIX века, воссоздадут позолоту на циферблатах.

В ГБУ «МосТрансПроект» рассказали, что на причале вокзала планируется установить уменьшенную копию Канала им. Москвы. Макет представляет собой ручей со шлюзами в форме Канала им. Москвы со стилизованными копиями настоящих шлюзов. Здесь можно будет запускать кораблики, открывать и закрывать шлюзы, изучать устройство канала.



Мэр Москвы Сергей Собянин намерен сделать Северный речной вокзал одним из лучших мест отдыха в Москве. «Одна из проблем, с которой очень часто ко мне обращались и обращаются москвичи: спасите Северный речной вокзал — символ города, города пяти морей, — говорит глава города. — В следующем году весь этот крупнейший интересный ансамбль заиграет новыми красками и снова будет любимым местом отдыха москвичей. Более того, реконструируют причал, и будет сделана первоклассная набережная мирового уровня. Не только для причала судов, но и для прогулок, активного отдыха москвичей. Чтобы это было и удобно, и красиво».

Напомним, что здание Северного речного вокзала закрыли для использования в 2010 году, а спустя восемь лет Мосгосэкспертиза выдала положительное заключение на проведение работ и приспособление здания под современное использование.

Напомним, что после окончания работ Северный речной вокзал интегрируют в единую транспортную систему. Кроме того, планируется наладить речное сообщение Москвы с Подмосковьем и другими регионами, а также развить туристическое направление.

КРУИЗНЫЕ ЦЕНТРЫ «ОКА — ВОЛГА» ДЕТАЛЬНО ПРОСЧИТАНЫ

Реализация проекта Ростуризма по развитию круизных центров «Ока — Волга» в Нижегородской области потребует около 14 млрд рублей.

Проект включает мероприятия по строительству круизных судов и созданию транспортной речной инфраструктуры в 14 круизных центрах. На данный момент суда круизного флота имеют возможность швартовки только в пяти из них. Востальные девять городов можно попать по суше, причалов нет.

По его словам губернатора Нижегородской области Глеба Никитина, в круизных центрах

планируется строительство и реконструкция причалов, организация береговых укреплений, закупка дебаркадеров. Кроме того, в них будет развиваться береговая инфраструктура, подъездные автодороги, парковки. Также предусмотрены мероприятия по модернизации судов круизного и речного флота, в том числе льготный лизинг на приобретение и строительство круизных судов и теплоходов-колесников, таких



как «Золотое кольцо», «Сура», лайнеров PV300. Будут возрождаться речные экскурсии с использованием

судна на подводных крыльях «Валдай 45Р», которые также строятся в Нижегородской области.



В ОЖИДАНИИ БЕЛООМУТА

ФГБУ «Канал им. Москвы» ищет подрядчика для завершения реконструкции гидроузла Белоомут.

Вновь объявлен конкурс на реконструкцию гидроузла Белоомут. Как следует из конкурсной документации, максимальная цена контракта составляет 477,7 млн руб. Объявленный ранее ФГБУ «Канал им. Москвы» конкурс на реконструкцию гидроузла Белоомут не состоялся из-за отсутствия заявок на участие в нем.

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911–1915 годы по проекту инженера Нестора Пузыревского. В 2015 году началась комплексная реконструкция объекта. Заказчик проекта — Федеральное агентство морского и речного транспорта, застройщик — ФГБУ «Канал имени Москвы», генпроектировщик — АО «Акватик». Реконструкция Белоомута позволит решить проблему мелководья на

реке Оке. Новая плотина должна постепенно увеличить гарантированные судоходные глубины на 76 см и обеспечить, таким образом, стабильную навигацию для флота — пассажирского и грузового.

На участке внутренних водных путей на реке Оке от гидроузла Белоомут до населенного пункта Щурово и далее от устья Москвы-реки до гидроузла Северка ФГБУ «Канал имени Москвы» поддерживает гарантированные глубины габаритов судового хода на отметке 1,7 м.

Проект комплексной реконструкции Белоомута, предполагающий строительство нового гидроузла, стартовал в 2015 году. Тогда был заключен государственный контракт с генеральным подрядчиком строительно-монтажных работ на сумму 5,54 млрд руб. Конкурс выиграло ФГУП «Атекс».

Согласно госконтракту, до 1 января 2019 года на территории старого гидроузла нужно было возвести современный судоходный шлюз, капитальную плотину, автоматизированную систему управления, административно-бытовое и производственные здания, а также водозаборный узел с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки.

В 2017 году завершился первый этап реконструкции, который включал в себя строительство судоходного шлюза и первой очереди плотины. В 2018 году планировалось доделать плотину, систему транспортной безопасности и мониторинга инженерии, а также провести благоустройство территории гидроузла и демонтировать старые гидросооружения.

Возникшие у генподрядчика проблемы не позволили закончить

реконструкцию Белоомута в заявленные сроки. Строительно-монтажные работы продолжались до конца марта 2019 года. К тому времени завершалось возведение новой плотины, а весь проект реконструкции был выполнен на 90%. Работы остановились в ожидании весеннего паводка-2019. Возобновить стройку уже не удалось.

11 октября 2018 года Арбитражный суд города Москвы ввел в отношении ФГУП «Атекс» процедуру наблюдения в рамках дела о банкротстве этого предприятия. А в апреле 2019 года истек срок действия банковской гарантии, которая являлась обеспечением выполнения обязательств ФГУП «Атекс» перед ФГБУ «Канал имени Москвы» по контракту в Белоомуте. Таким образом, возникли риски невозврата непогашенного

аванса и списания других платежей за Белоомут кредиторам «Атэкса».

Строительство гидроузла «Белоомут» должно улучшить ситуацию с водностью на Оке. Об этом газете «Водный транспорт» сообщил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлота) Виктор Вовк: «На Оке у нас традиционно не очень хорошая ситуация, поэтому и строится гидроузел Белоомут — для того чтобы поддерживать водность».

По его словам, Росморречфлот старается обеспечить водность всеми возможными способами, исходя из сложившейся ситуации. В частности, проводятся дноуглубительные работы, однако существуют определенные проблемы, связанные с укладкой трубопровода.

Заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта выразил надежду, что введение в эксплуатацию строящегося гидроузла Белоомут в будущем позволит урегулировать вопросы с водностью.

В ЯКУТИИ МЕЛКОВОДЬЕ

На реках Лена и Яна из-за мелководья введено ограничение движения судов.

Основные реки Якутии обмелели впервые за 30 лет. Уровень воды практически на всех реках Якутии снизился до критического, что вызвало проблемы для судоходства. На сегодняшний день фактическая глубина реки Лены на 50–60 см меньше, чем должна быть. На реке Яна также зафиксирована глубина ниже проектных судоходных отметок. Исключение составляет река Колыма, которая пока не обмелела.

В Нижнеянке несколько дней простояли теплоходы «Сибирские» с каменным углем для предприятий ЖКХ Якутии. Однако, в условиях ограниченной видимости из-за лесных пожаров и мелководья экипажи судов Ленского речного объединенного пароходства (ЛОРП) впоследствии смогли доставить в Усть-Куйгу 10 тыс. тонн каменного угля и 11 тыс. тонн

нефтепродуктов наливом.

Снижение уровня воды на основных реках республики связывают в основном с отсутствием полноценных осадков.

Причины обмеления реки Лены объяснил преподаватель Якутского института водного транспорта, сотрудник Академии наук Якутии Валерий Прокопьев:

— Любая водная сфера представляет из себя очень сложное экологическое сосуществование водных объектов и окружающей среды. То, что происходит в последние годы на реке Лене, зависит от огромного количества факторов, но в последние годы основополагающими, на мой взгляд, являются два. Во-первых, это естественные природно-климатические изменения и стремление реки возвратиться на путь естественного (природного) раз-

вития. Во-вторых, это воздействие деятельности человека.

На самом деле, снижение водности на реке Лене наблюдается на протяжении последних десятилетий. Водность периодически увеличивается, потом проседает, затем опять восстанавливается. Кажется, что баланс сохраняется, но фактически негативные воздействия накапливаются, и то, что мы видим сейчас, — это и есть прямой результат вышеуказанных процессов.

В последние 15–20 лет происходит активное осушение территории Верхней Лены: вырубка лесов, строительство промышленных предприятий, линий электропередач, освоение месторождений. Все это несет антропогенную нагрузку, исчезает растительность, которая в значительной степени задерживает влагу и плавно, постепенно

отдает ее в окружающую среду. Засушливость территорий влечет повышение температуры, таяние ледников, которые не восстанавливаются в полном объеме, и как результат — снижение водоотдачи бассейнов рек.

Якутск стоит в зоне активных русловых изменений, водостоки меняют свое направление, и поэтому там, где раньше было много воды, теперь ее недостаточно. Якутский речной порт практически отрезается от реки Лены, Адамовская протока подвержена

сильнейшим в истории переформированиям русла (деформациям). Водный подход к Жатайской высокотехнологичной судоверфи обмелел. Все это нужно изучать и заранее выработать план мероприятий.

Нужно отметить, что наводнения в Иркутской области, которые, по идее, должны были наполнить реку Лену, попросту до нас не дошли. Это говорит о том, что территория настолько осушена, что вся влага распределилась не в сторону водостока.



«РЕГУЛЯТОРНАЯ ГИЛЬОТИНА» СРАБОТАЕТ ЧЕРЕЗ ПОЛТОРА ГОДА

В российское законодательство с 1 января 2021 года будут внесены революционные изменения: все требования, соблюдение которых подлежит проверке при осуществлении государственного контроля (надзора), будут отменены. При этом в действие введут новые нормы, содержащие актуализированные требования, которые Правительство Российской Федерации разработало при участии ведущих деловых объединений предпринимателей. Новые законодательные нормы будут учитывать риск-ориентированный подход и современный уровень технологического развития в соответствующих сферах.

Поручение, названное впоследствии «регуляторной гильотиной», дал президент России Владимир Путин в Послании Федеральному собранию от 20 февраля 2019 года.

Правительство разработало план по реализации реформы и приступило к подготовке нового закона о контрольно-надзорной деятельности. Кроме того, будут актуализированы и систематизированы обязательные требования в каждой отдельной отрасли, в том числе, на транспорте. Для более эффективной организации работы необходимо качественное взаимодействие между участниками реформы госконтроля, отметил вице-премьер. «Все курирующие контрольно-надзорную деятельность заместители министров, руководители контрольно-надзорных органов, их заместители, ключевые члены команд также должны лично погрузиться

в проект федерального закона», — заявил заместитель председателя правительства — руководитель аппарата правительства Константин Чуйченко. Кроме того, необходимо обратить внимание на все имеющиеся юридические «развилки» и по итогам внутренних дискуссий сформировать перечень вопросов и предложений.

Новая система регулирования должна быть, в первую очередь, направлена на те риски, которые могут нанести существенный вред здоровью, материальный, экологический или культурный ущерб, отметил заместитель руководителя аппарата правительства Юрий Любимов. Поэтому на первом этапе анализа контрольно-надзорные органы должны определить, какие объекты нуждаются в исключении из перечня поднадзорных. В ряде случаев издержки на такой контроль выше, чем урон, который может быть

причинен в результате каких-либо осложнений. На втором этапе необходимо понять, с какими рисками ведомство планирует работать методами контроля и надзора. Наконец, третий шаг — это пересмотр способов управления рисками, выбранных на предыдущем этапе.

Пресс-служба Минэкономразвития пояснила, что непересмотренные требования признают утратившими силу, а затем отменяют. Пересмотр будет плановым — для этого регулирующие органы в установленный срок «составят исчерпывающий перечень своих нормативных актов с учетом этапности их пересмотра».

В аппарате Правительства Российской Федерации создано новое подразделение — Департамент регуляторной политики. Одним из приоритетов деятельности департамента станет проведение глобальной реформы контроля и надзора —

Термин «регуляторная гильотина» был предложен международной консалтинговой компанией Jacobs, Cordova & Associates, разработавшей ее концепцию. Этот инструмент активно используется в мире.

«регуляторной гильотины», — которая должна завершиться полной заменой действующей системы обязательных требований. Новые требования к бизнесу должны быть простыми, понятными и направленными на реальное снижение социально значимых рисков (смертности, травматизма и иных), а процедура контроля — четкой, упорядоченной и эффективной.

В сфере транспорта планируется отмена всех обязательных требований, соблюдение которых проверяется при осуществлении государственного контроля, в целях введения в действие с 1 января 2021 г. новых норм, содержащих актуализированные требования, разработанных с учетом риск-

ориентированного подхода и современного уровня технологического развития в соответствующих сферах. Законодательные новеллы будут полностью соответствовать положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

Взамен отменяемым нормативным актам будет подготовлена новая структура нормативного регулирования в сфере водного транспорта, в которой не должно быть дублирующих и избыточных требований к бизнесу — то на что чаще всего жалуются судовладельцы. Проект новой структуры в настоящее время готовится Минтрансом России.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ НА КОНТРОЛЕ

Транспортная прокуратура ситуацию с обеспечением безопасности на внутреннем водном транспорте характеризует как удовлетворительную, но контролируруемую уполномоченными государственными органами.

В 2018 году транспортными прокурорами в сфере водного транспорта выявлено свыше 700 нарушений закона, целью устранения которых внесены 148 представлений, на незаконные правовые акты принесены около 90 протестов, на основании материалов прокурорских проверок к административной ответственности привлечены свыше 100 лиц.

В первом полугодии 2019 года в данной сфере выявлено свыше 300 нарушений, с целью их устранения внесены 53 представления, опротестованы почти 60 незаконных актов, к административной ответственности привлечены 27 лиц.

подавляющее большинство выявляемых нарушений закона — это нарушения в области безопасности движения и эксплуатации водного

транспорта. В частности, в 2018 году прокурорами было выявлено 335 нарушений закона в данной сфере (45% от общего количества выявленных нарушений), в истекшем периоде 2019 года — 86 нарушений (почти треть нарушений).

Транспортными прокурорами в ряде случаев выявляются факты отсутствия судовых журналов, санитарных свидетельств и иных документов, подтверждающих годность к эксплуатации и плаванию. Зачастую не соблюдаются требования к порядку ведения судовых журналов, в части своевременности и полноты внесения обязательных сведений о работе бортового оборудования и т.д. Об этом рассказал прокурор управления по надзору за исполнением федерального законодательства на

транспорте и в таможенной сфере Московской межрегиональной транспортной прокуратуры Константин Кузнецов. Отдельными судовладельцами игнорируются требования законодательства в части своевременного информирования диспетчеров о выходе судов в плавание, обеспечения их безопасной швартовки, содержания и эксплуатации судового оборудования.

В предыдущие годы прокурорами также выявлялись случаи несоблюдения судовладельцами требований приказа Минтранса «Об утверждении Правил пожарной безопасности на судах внутреннего водного транспорта Российской Федерации». В частности, имели место факты оборудования камбузов пассажирских

судов в нарушение требований пожарной безопасности мангалами для жарки на открытом пламени. В результате вмешательства прокуроров судовладельцами также устранялись нарушения в части ненадлежащего размещения на борту судов переносных инструментов, используемых для их обслуживания, а также тушения пожаров.

Также в минувшем году выявлен единственный факт выполнения теплоходом рейса без прохождения обязательного ежегодного освидетельствования органом по классификации на внутреннем водном транспорте, что повлекло засобой административную ответственность по ч. 1 ст. 11.16 КоАП РФ (нарушение правил выпуска судна в плавание).

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ЗАРПЛАТЫ ВЫПЛАТИЛИ

Прокуратура добилась погашения задолженности по зарплате в объеме 380 тыс. руб. перед работниками ГУП «Севморпорт».

Благодаря вмешательству Севастопольской транспортной прокуратуры и правительства г. Севастополя удалось добиться погашения задолженности по заработной плате перед работниками ГУП ГС «Севастопольский морской порт» в размере более 380 тыс. руб.

Севастопольской транспортной прокуратурой на постоянной основе осуществляется мониторинг соблюдения трудовых прав работников транспорта, в ходе которого в течение 2019 года выявлялись факты образования задолженности по оплате труда перед работниками порта.

С участием Севастопольской транспортной прокуратуры проведено три заседания межведомственной рабочей группы, в которых приняли участие органы государственной власти города Севастополя, руководители транспортных предприятий, а также представители профсоюзных организаций. В ходе заседаний обсуждены вопросы, направленные на урегулирование проблем, возникающих при оплате труда работников транспорта, а также пути их решения.

С учетом совместно принятых мер, в том числе актов прокурорского реагирования, Севастопольский морской порт в 2019 году погасил задолженность по заработной плате перед 787 работниками. В настоящее время задолженность перед работниками порта отсутствует.

СО ДНА ОКИ

В Рязанской области по требованию природоохранного прокурора акватория Оки освобождена от затонувших судов.

Рязанская межрайонная природоохранная прокуратура провела проверку исполнения законодательства об охране вод. Установлено, что в водоохранной зоне и акватории Борковского затона реки Оки длительное время в полузатопленном состоянии находились, вышедшая из эксплуатации баржа-площадка, принадлежащая ЗАО «Окская судоходная компания», и судно «Плавучий док-14», собственником которого является ООО «Порт Рязань».



Природоохранный прокурор внес в адрес руководителей данных организаций представления, которые рассмотрены и удовлетворены. В настоящее время, береговая полоса очищена, затопленные плавсредства подняты из воды. Баржа — утилизирована, «Плавучий док-14» отремонтирован.

Должностные лица предприятий привлечены к дисциплинарной ответственности.



ПЕРВЫЙ В АРКТИКЕ

Нефтеналивной танкер «Совкомфлота» первым в мире преодолел Севморпуть, используя СПГ-топливо.

Крупнотоннажный танкер компании «Совкомфлот» «Прспект Королева» успешно завершил переход по трассам Северного морского пути. Впервые в истории судоходства крупнотоннажный нефтеналивной танкер целиком преодолел Арктическую трассу, используя на всем ее протяжении экологически более чистое газомоторное (СПГ) топливо.

По сравнению со стандартным судовым топливом, переход на СПГ позволяет существенно сократить выбросы вредных веществ в атмосферу, а также позволяет повысить энергоэффективность судов. Напомним, ранее президент России Владимир Путин неоднократно заявлял о необходимости перехода на использование СПГ на Севморпути. Рейс танкера «Про-

спект Королева» продемонстрировал эффективность и целесообразность применения СПГ для судоходства в Арктике.

Продолжительность перехода от мыса Желания до мыса Дежнева составила 7,25 суток вместо запланированных восьми. Судно преодолело дистанцию в 2118 морских миль, средняя скорость составила 12,2 узла.

«Благоприятная ледовая обстановка и погода на всем протяжении трассы Севморпути позволили судну преодолеть ее без ледокольного сопровождения. Своевременное прогнозирование позволило судну избежать встречи с крупными айсбергами в пролив Вилькицкого и обойти скопление льда в проливе Лонга, проложив новый маршрут севернее острова Врангеля. Полагаем, что этот

новый маршрут, как и «маршрут Тихонова» будет востребован при организации коммерческих рейсов танкеров-газовозов в восточном направлении», — сказал капитан танкера Олег Шишкин.

Переход под Севморпути танкер выполнил в рамках коммерческого рейса по доставке партии сырой нефти из порта Мурманск в КНР.

В 2018 году группа «Совкомфлот» одной из первых в мировой танкерной отрасли приступила к внедрению СПГ в качестве основного топлива для крупнотоннажных танкеров. На сегодняшний день в состав флота группы СКФ входят шесть танкеров на газомоторном топливе, еще пять находятся в стадии строительства. Опыт успешной эксплуатации таких судов показал, что использование СПГ позволяет сократить

выбросы углекислого газа (CO_2) в атмосферу на 30% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе.

«Прспект Королева» — четвертое судно «зеленой» серии «Совкомфлота». Танкер принят в эксплуатацию в феврале 2019 года, его дедвейт составляет 113 232 тонны. Длина судна — 250 м., ширина — 44 м., ледовый класс — 1А/1В.

Инициатива «Совкомфлота» по внедрению газомоторного топлива в качестве основного для крупнотоннажных танкеров получила широкое признание в отрасли. В декабре 2018 года жюри отраслевой премии Lloyd's List Global Awards 2018 отметило проект первым местом в номинации «Защита окружающей среды» (Environmental Award — Individual Company), а в 2019 году «Прспект

Гагарина», головной танкер «зеленой» серии, стал обладателем премии Marine Propulsion Awards в номинации «Судно года» (Ship of the Year) и премии Nor-Shipping Next Generation Ship Award 2019.

Суда группы «Совкомфлот» уже более 10 лет работают в Арктическом морском бассейне. За эти годы компания накопила уникальный опыт эксплуатации сложных объектов морской техники в сложнейших климатических условиях высоких широт, а также разработки и успешной реализации транспортно-логистических схем для крупномасштабных промышленных проектов в российской Арктике.

В 2010–2011 годах «Совкомфлот» успешно осуществил ряд экспериментальных транзитных рейсов по Севморпути, которые доказали техническую возможность и экономическую целесообразность использования СПГ как транспортного коридора для крупнотоннажных грузовых судов. Эти высокоширотные рейсы СКФ заложили основу для реализации таких масштабных проектов, как «Ямал СПГ» и «Новый Порт».

ПУТЬ В ПЕВЕК

Завершается транспортировка ПЭБ «Академик Ломоносов» в Певек.

Плавучий атомный энергоблок (ПЭБ) «Академик Ломоносов», отправленный 23 августа 2019 года из Мурманска в сопровождении ледокола «Диксон» и двух буксиров, двигается в точку своего назначения — г. Певек Чукотского автономного округа. Всего ему предстоит преодолеть 2640 миль. В среднем за сутки ПЭБ с помощью буксиров проходит около 170 миль (315 км).

После прибытия в Певек и подключения к сетям ПЭБ войдет в состав плавучей атомной теплоэлектростанции (ПАТЭС). После введения в эксплуатацию ПАТЭС станет самой северной атомной станцией не только в России, но и в мире.

ПАТЭС в Певеке станет одним из ключевых элементов инфраструктуры в рамках программы развития Северного морского пути, обеспечения круглогодич-

ной ледокольной проводки, которая позволит реализовать крупные инфраструктурные проекты, логистически связанные с портом Певек, где будет базироваться плавучий энергоблок.

Плавучий энергетический блок «Академик Ломоносов» — это головной проект серии мобильных транспортно-энергетических энергоблоков малой мощности. ПЭБ предназначен для работы в составе плавучей атомной теплоэлектростанции в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока и представляет собой новый класс энергоисточников на базе российских технологий атомного судостроения.



ШКОЛЬНИКИ ПОКОРИЛИ АРКТИКУ

На ледоколе «50 лет Победы» школьники посетили Северный полюс.

Атомный ледокол «50 лет Победы» совершил тематический рейс на Северный полюс, приуроченный к 60-летию атомного ледокольного флота. На борту атомохода Арктику покорили 70 подростков из разных регионов России: представители Российского движения школьников, воспитанники образовательного центра «Сириус», ребята из проекта «Школа Росатома», активные участники мероприятий сети информационных центров по атомной энергии. Школьники выступили в качестве послов своих регионов — каждая делегация привезла на Северный полюс флаг своей малой Родины.

Рейс выполнил экипаж атомного ледокола «50 лет Победы» (ФГУП «Атомфлот» (предприятие Госкорпорации «Росатом») во главе капитаном Дмитрием Лобусовым. Основная цель рейса просветительская: участники экспедиции узнали об истории атомного ледокольного

флота, о нужных на ледоколе профессиях, о проблемах сохранения Арктики. На борту ледокола работала совместная команда опытных педагогов проекта «Школа Росатома» и сети информационных центров по атомной энергии (ИЦАЭ). В качестве наставников для ребят выступили такие звезды, как продюсер и телеведущий Валдис

Пельш, актрисы Елена Яковлева и Анастасия Макеева, победитель первого сезона шоу «Танцы» на ТНТ Ильшат Шабаев, известный видеоблогер Руслан Усачев.

Продолжительность тематического рейса составила девять суток. Атомный ледокол «50 лет Победы» вернулся в Мурманск 22 августа.



СУХОГРУЗ ДЛЯ ГК «АСТОН» ПОСТРОИЛИ В КИТАЕ

Группа компаний «Астон» в прошлом году подписала контракты с двумя китайскими верфями на строительство четырех из 10 сухогрузов. Группа компаний планирует строить флот как в Китае, так и в России.

На китайской судовой верфи JIANGSU DAJIN HEAVY INDUSTRY в провинции ДжанСу 04 сентября 2019 года состоялся спуск на воду первого из серии 10 судов группы компаний «Астон» — судна DIANA MARIA. Планируемая дата поставки судна — 30 ноября 2019 г.

DIANA MARIA — современное судно, в котором китайские и российские инженеры воплотили самые современные тенденции в области судостроения. Длина судна составляет 140,9 м, ширина — 16,8 м,

дедвейт — 8000 тонн. Такие размеры являются максимально возможными для захода в донские порты.

Также планируется строительство судов для ГК «Астон» на мощностях судостроительных предприятий Ростовской области.

«Астон» является одной из крупнейших компаний в России по производству продуктов питания и пищевых ингредиентов — крахмалов и сиропов, переработчик масличных семян, первый по величине экспортер растительных масел,



третий по экспорту российского зерна и производству бутилированного масла.

СДАНА «ПОЛА ХАРИТА»



Завод «Красное Сормово» завершил ходовые испытания и передал судно «Пола Харита» заказчику — судоходной компании «Пола Райз». Это первый сухогруз в серии из 11-ти теплоходов проекта RSD59, которые строятся на этом предприятии. Ранее завод построил две серии аналогичных сухогрузов.

Завод «Красное Сормово» построил десять многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD59, еще десять находятся на разной стадии постройки. Добавим, Невский судостроительно-судоремонтный завод (Невский ССЗ) сдал два судна проекта

RSD59, третье спущено на воду, еще два строятся. Окская судовой верфь заключила контракты еще на 15 судов проекта RSD59.

Таким образом, на сегодня общий заказ сухогрузных судов проекта RSD59 составляет 40 судов (двенадцать построе-

но, остальные — в работе). «Пола Харита» проходила испытания в акватории реки Волга от Нижнего Новгорода до Васильсурска. Максимальная скорость, которой достигло судно, — 10,5 узла. Как сообщили «Водному транспорту» на заводе, во время ходовых испытаний была проверена работа всех механизмов судна, в том числе винторулевых колонок (ВРК), главных двигателей, электростанций, системы автоматизации и другого оборудования.

Самоходное сухогрузное однопалубное судно проекта RSD59 спроектировано с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными ВРК, морского и смешанного «река-море» плавания «Волго-Дон макс» класса.

Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро — Дизайн СПб», рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ.

СУДНО СТАНЕТ ЛЕДОКОЛОМ

В Финляндии спущена на воду первая в мире самоходная съемная носовая ледокольная часть.

Первая в мире моторизованная съемная носовая часть для взламывания льда, концепцию которой предложили в Агентстве транспортной инфраструктуры Финляндии (FTIA), была спущена 28 августа 2019 года на судоремонтном заводе Turku Repair Yard Ltd (Турку). После испытаний модуль съемной носовой части судна будет доставлен следующей зимой в район Сайма.

Проект WINMOS II («Зимние морские магистрали-2») финансируется через бюджет СЕФ Евросоюза по развитию зимней навигации в странах ЕС. Его целью является развитие и совершенствование зимней навигации, повышение ее безопасности, а также обеспечение в будущем достаточных

ледокольных мощностей. Один из подпроектов WINMOS II нацелен на разработке и строительстве моторизованного съемного ледокольного носа, который будет использоваться в районе Саймы.

Конструкция съемного носового отсека, оснащенного автономными двигателями, позволяет крепить его к буксиру в трех точках. Съемный модуль имеет две прямые осевые линии, приводимые в движение электродвигателями.

Размеры судна и этой носовой части были спроектированы таким образом, чтобы обеспечить выполнение эффективных ледокольных операций в районе Саймы и на Сайменском канале.

После спуска съемной ледокольной носовой части на воду будут продолжены достройка и оснащение модуля. Также необходимо будет выполнить необходимые модификации буксира-толкача. Затем будет произведено сочленение буксира и носового отсека для ходовых испытаний. Планируется, что в октябре FTIA проведет приемо-сдаточные испытания. Затем данный состав будет использоваться для ледокольных операций в предстоящую зиму.

Для эксплуатации данной конструкции будет использован буксир-толкач Calypso (в собственности Alfons Håkans AS). Буксир будет реконструирован для крепления носового ледокольного блока.

«НАВИС-5» СДАН ЗАКАЗЧИКУ

В Нижегородской области сдан в эксплуатацию многоцелевой сухогруз проекта RSD32M «Навис-5». По своей философии, суда данного проекта призваны заменить морально и физически устаревшие «Сормовские» и «Волго-Балты», которые активно работают именно в этом сегменте перевозок.

Пятое многоцелевое сухогрузное судно проекта RSD32M (проектант — Морское Инженерное Бюро) «Навис-5» сдано в эксплуатацию. Судно построено для компании «Навис-1». Всего заказано восемь многоцелевых сухогрузных судов данного проекта.

Эти суда относятся к классу «Азовский пятитысячник» то есть, в качестве основной целевой задачи могут перевозить «классические» партии зерна в 5000 тонн из портов Азовского и Каспийского морей. Имея меньшую по сравнению с судами «Волго-Дон макс» класса расчетную длину, суда проекта RSD32M дешевле

в постройке и более экономичны в эксплуатации. Длина наибольшая составляет 123,17 м, ширина габаритная — 16,75 м, высота борта — 5,50 м. Вместимость грузовых трюмов 8804 куб. м, количество трюмов — 3. Эксплуатационная скорость составляет 10 узлов. Автономность плавания в море — 20 суток.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

НИС «ИВАН ПЕТРОВ» УШЕЛ В АРКТИКУ

После капремонта НИС «Иван Петров» вышел в рейс на поиски углеводородов в Арктическом регионе. Экспедиция продлится 40 суток.

Научно-исследовательское судно (НИС) Северного управления Росгидромета «Иван Петров» после капитального ремонта вышло в рейс из порта Архангельск. На борту судна в рейс отправилась геологическая экспедиция ВНИИ «Океангеология». В ее задачи входит изучение палеозойских пород на содержание нефти и газа на островах архипелага Северная Земля, а также геологическая съемка шельфа моря Лаптевых.

На судне проведен очередной заводской ремонт на класс Российского морского регистра судоходства (РС) с докованием. За 2 месяца сделан большой объем работ по восстановлению ресурса главного двигателя и вспомогательных механизмов. Выполнены доковые работы с покраской, ремонт палубных механизмов. Проведены швартовые и ходовые испытания под надзором РС.

Судно «Иван Петров» построено в 1989 году в Финляндии. Это исследовательское судно имеет пять лабораторий для работы ученых. «Иван Петров» может ходить в ледовых условиях.

В АСТРАХАНИ СОЗДАЮТ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КЛАСТЕР

На базе астраханских судостроительных заводов «Красные баррикады», «Лотос» и Астраханского судостроительного производственного объединения (АСПО) планируется создать судостроительный кластер с единым управлением и системой распределения заказов, с тем, чтобы обеспечить равную нагрузку. АО «Южный центр судостроения и судоремонта» намерено провести модернизацию всех трех предприятий.

На техпереворужение потребуется 2,8 млрд. руб. Ожидается, что после модернизации астраханские судозаводы будут производить порядка 12 судов класса «река-море» в год, а также выполнять заказы по строительству морских нефтяных платформ.

«КОМЕТА» — НА «МОРЕ»

Судостроительный завод «Море» (г. Феодосия, Республика Крым) будет выпускать скоростные пассажирские теплоходы на подводных крыльях типа «Комета». Столовым производителем скоростных судов — заводом «Вымпел» (Рыбинск, Ярославская область) достигнута договоренность о том, что в Крыму с текущего года начинается достройка «Комет».

Скорость «Кометы» достигает 65 км/ч, она вмещает 120 пассажиров. Это востребованное скоростное судно. Первая «Комета 120М», построенная на верфи в Рыбинске, работает на маршруте между Ялтой и Севастополем с 2018 года. Планируется построить еще четыре аналогичных скоростных судна для работы в Крыму. Как минимум два из них будут построены на заводе «Море».

Основная продукция СЗ «Море» — суда на подводных крыльях и на воздушной подушке. Предприятие работает с 1938 года, с середины 1980 годов приступило к строительству десантных кораблей амфибийного типа «Зубр». Кроме того, завод производил теплоходы «Ракета», «Восход», «Комета». До 2021 года планируется провести первый этап модернизации предприятия с объемом инвестиций 1 млрд руб.





«НАРОДНАЯ ЛОДКА»

В Свияжске прошел первый межрегиональный фестиваль любителей судостроения.

В Свияжске состоялся первый межрегиональный фестиваль «Народная лодка», организатором которого выступила ассоциация «Старая Волга» при поддержке музея-заповедника «Остров-град Свияжск». Фестиваль собрал любителей судостроения из нескольких российских регионов: Москва, Татарстан, Марий Эл, Пермский край.

Здесь можно было увидеть совершенно разные водные суда — начиная от пляжного катамарана с велосипедным приводом и с установленным парусом и заканчивая мощной океанской яхтой «Эпсилон». Но больше всего в этом параде привлек к себе внимание чердачный струг «Святой Косма». Изящное историческое судно под



Юные моряки в рамках проекта «Паруса Марий Эл», получившего поддержку Фонда президентских грантов, прибыли в Свияжск на чердачном струге «Святой Косма». О строительстве этого судна «Водный транспорт» рассказывал год назад.

Юнги доставили в Свияжск также две лодки, сделанные своими руками: парусный швертбот «Оптимист» и гребную лодку «Дорик».

Особый интерес у всех участников «Народной лодки» вызвал парад парусов. Все суда вышли на акваторию Свияги с тем, чтобы продемонстрировать красоту и неповторимость, поскольку каждый проект был индивидуален и уникален по-своему.



алым парусом у всех вызвало восторг. Не подвели и юные моряки, которые в белой робе (матросская одежда 19–20 веков) умело справлялись с парусным вооружением. По итогам фестиваля парусному клубу «Паллада» был вручен кубок «Народная лодка» и диплом за самый красивый проект.

Парусный клуб «Паллада» в октябре этого года приступает к новому проекту «Детская флотилия Марий Эл» (также получившего поддержку Фонда президентских грантов). Детскую флотилию в ближайшее время должны пополнить сделанные детьми восемь швертботов «Оптимист», а также лодка собственного (народного) проекта.



ОДНА В ОКЕАНЕ

Впервые в истории российская яхтсменка Ирина Грачева выйдет на старт одиночной трансатлантической гонки Mini Transat 2019.

Старт гонке будет дан во французском городе Ля-Рошель 22 сентября. Промежуточный финиш — на Канарских островах, и там же стартует второй этап. Гонка финиширует приблизительно в середине ноября 2019 года в Ле-Марен, Мартиника.

Как сообщили в Международной женской ассоциации судоходства и торговли (WISTA), всего 84 участника из 15 стран прошли 2500 миль квалификации, чтобы получить подтверждение на участие в гонке Mini Transat. Специфика Mini Transat состоит в отсутствии любой связи между спортсменом и землей. Именно эта изоляция на многие дни и принесла гонке всемирную известность.

Класс мини — это лодка длиной 6,5 м, весом 800 кг. Яхтсмены Mini Transat проходят

около 4000 миль, проводя около месяца один на один с океаном.

WISTA Russia (российское отделение Международной морской женской ассоциации) оказало поддержку спортивному парусному проекту Irina Gracheva Racing, а Ирина поддержала миссию WISTA и Всемирного дня моря 2019 «Расширение прав и возможностей женщин в морском сообществе» — именно эту тему для Всемирного дня моря 2019 года выбрала Организация Объединенных Наций (ООН), чтобы повысить осведомленность о важности гендерного равенства и подчеркнуть вклад женщин в развитие судоходной отрасли. Тему поддержал Совет Международной морской организации.

ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ ТЕЛЬНЯШКИ

В калининградском Музее Мирового океана 19 августа отметили День рождения русской тельняшки.

Именно в этот день 1874 года император Александр II подписал указ о введении новой формы, одним из атрибутов которой являлась именно тельняшка.

Военно-морской центр музея в очередной раз стал территорией праздника. Здесь прошли соревнования по перетягиванию каната, состоялись выступления ансамбля «Черные береты». На площадке возле главного корпуса музея, где проходил

конкурс-выставка домашних питомцев, прошло своеобразное «дефиле», в ходе которого было показано как сочетать полосатую одежду в соответствии с последними тенденциями моды. Кроме того, для детей и их родителей сотрудники музея подготовили большое количество конкурсов и мастер-классов по тематике праздника, а также подарили веселое фееричное выступление от корпорации мимов.

17-20 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2019

15-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

> 30 000 м²
площадей

> 600
экспонентов
из 36 стран мира

> 1000
иностранных
делегатов

NEW спецпроект
«Центр малого
судостроения»

Насыщенная
деловая
программа
с участием
международных
экспертов

ЭКСПОФОРУМ
ПАВИЛЬОНЫ F, G, H
ПЕТЕРБУРГСКОЕ ШОССЕ, 64/1

6+

info@nevainter.com
+7 (812) 321 26 76
+7 (812) 321 28 17
WWW.NEVainter.COM

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: ВИНПРОМТОРТ РОССИИ, IAPH, ОСС