



ВОДНЫЙ

15 АПРЕЛЯ
2020 года
№4 (13010)

Выходит один раз в месяц

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

ТРАНСПОРТ

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

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



НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

СТР. 9



В ПАМЯТЬ О МОРЯКАХ. И КОРАБЛЯХ...

СТР. 5



ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ

МИНИМИЗИРОВАТЬ ПОСЛЕДСТВИЯ ПАНДЕМИИ

В Российской палате судоходства создан Оперативный штаб по проблемам отрасли в условиях пандемии COVID-19.

В сообщении Палаты судоходства отмечается, что сегодня «на транспортную отрасль и судоходную индустрию как ее неотъемлемую часть ложится дополнительная ответственность за бесперебойную доставку грузов, в том числе товаров первой необходимости».

К задачам Оперативного штаба в этой связи относятся сбор информации и анализ ситуации на предприятиях отрасли, выработка рекомендаций и обеспечение информационной поддержки вопросов, связанных с предотвращением распространения коронавирусной инфекции, а также планированием и реализацией решений и действий, направленных на обеспечение безопасной и бесперебойной работы флота и минимизацию негативных социальных и экономических последствий пандемии. Проводится работа по мониторингу предпринимательской среды, эффективности и достаточности предпринимаемых мер по снижению негативного влияния сложившейся обстановки, формируются предложения по включению предприятий отрасли в перечень системообразующих.



НАВИГАЦИЯ В РАЗГАР КРИЗИСА

Начало навигации 2020 года можно считать, пожалуй, самым неординарным за многие годы. Карантин, связанный с пандемией коронавируса, и разрастающийся буквально на глазах экономический кризис создают почву для различных прогнозов на предстоящий сезон. Всем участникам экономической деятельности предстоит сдать экзамен на прочность, COVID-19 выявит все слабые места, и от скорости принятия решений регулятором зависит как скоро ситуация нормализуется.

Некоторые эксперты предсказывают спад перевозок из-за снижения грузовой базы, другие, напротив, отмечают, что транспортная отрасль была и остается драйвером любой экономики, поэтому в этом году речным перевозкам, как более выгодным по цене, грузовладелец будет отдавать предпочтение.

Думаем, правда лежит где-то посередине. Сектор пассажирских перевозок столкнулся с большими трудностями. Но здесь причина иная — туристическая сфера первой и больше других пострадала в этом году. Для поддержки этого сегмента потребуются комплексные меры поддержки со стороны правительства. Правительство уже представило первый, общеэкономический, пакет антикризисных мер, который содержит налоговые и иные послабления, прежде всего, для малого и среднего бизнеса. В расчете на принятие второго пакета антикризисных мер, содержащего адресную помощь особенно пострадавшим от кризиса отраслям, в Минтранс России представлены консолидированные предложения судоходного бизнес-сообщества, рассчитывающего на введение отсрочек по оплате налогов, погашения кредитов и лизинговых

платежей, введение моратория на банкротства и т.д.

По имеющейся информации, РСПП готовит свои предложения по поддержке бизнеса. ТПП России открыла «горячую линию» для консультирования субъектов предпринимательской деятельности по вопросам форс-мажорных обстоятельств, возникших при исполнении договоров (контрактов) в связи с распространением новой коронавирусной инфекции COVID-19.

Если российские речники только сейчас начинают работать в условиях карантина, то их европейские коллеги уже в полной мере испытали на себе все неприятные последствия COVID-19 и введенных ограничений. На внутренних водных путях стран — членов ЕС полностью остановлены пассажирские перевозки, ограничений в сфере грузовых перевозок не вводилось, но их падение прогнозируется до 40%. И первая проблема, с которой столкнулись наши европейские коллеги, — обеспечение в условиях карантина свободного передвижения, членов экипажей судов. Европейский речной союз (European Barge Union) обратился в Еврокомиссию с просьбой следовать методическим рекомендациям

Еврокомиссии (С2020–1753), касающихся беспрепятственного передвижения работников транспортной отрасли, включая членов экипажей судов, для обеспечения бесперебойного перемещения грузов. Чтобы справиться с ограничениями, вызванными мерами по предотвращению распространения коронавирусной инфекции, речники Евросоюза в своем обращении отметили, что отрасль нуждается во временном смягчении требований, касающихся продолжительности рабочего времени, некоторых аспектов трудовых отношений, технического регулирования, а также потребуются меры гос. поддержки по отсрочке налоговых и иных платежей, компенсации потерь судоходным компаниям (в основном малым и средним предприятиям), временному снижению ставок по инвестиционным кредитам, выплатам пособий по безработице, введению сокращенного рабочего дня на предстоящие 12 или даже 18 месяцев с сохранением минимальной зарплаты для предотвращения массовых увольнений и т.д. По самым оптимистичным экспертным оценкам для восстановления европейского судоходства до кризисного уровня потребуется год-полтора, и это при том, что

в ЕС почти повсеместно навигация осуществляется круглогодично.

Наша отрасль только вступает в этот самый сложный период, в ближайшее время на прочность и готовность быстро среагировать на новые условия будут испытаны и государственная система управления отраслью, и сами судоходные компании. Первые опасения, высказанные бизнесом, связаны с продлением сроков действия конвенционных судовых документов, выдаваемых классификационными обществами (РС и РРР), судовых санитарных свидетельств, продления срока действия рабочих дипломов и свидетельств и т.д. Чтобы работа флота не остановилась, необходимо обеспечение бесперебойной работы уполномоченных структур по выдаче или продлению срока действия необходимых документов либо, принимая во внимание исключительность ситуации, пролонгации срока действия ранее выданных документов на период навигации-2020.

Судоходное бизнес-сообщество очень надеется, что Минтранс и Росморречфлот с честью пройдут все испытания и сделают все возможное, чтобы навигация-2020 прошла без проблем!

СОВКОМФЛОТ

СТРАТЕГИЯ ПРЕВЗОШЛА ОЖИДАНИЯ

Чистая прибыль ПАО «Совкомфлот» по итогам 2019 года превысила \$225 миллионов.

7 апреля 2020 года состоялось заседание Совета директоров ПАО «Совкомфлот», на котором были рассмотрены результаты работы компании в 2019 году. Совет предварительно утвердил годовой отчет и годовую бухгалтерскую отчетность компании за 2019 год, сообщает пресс-служба компании.

Было отмечено, что в 2019 году работа группы компаний «Совкомфлот» проходила в условиях восстановления конъюнктуры рынка конвенциональных танкерных перевозок после трехлетней депрессии 2016–2018 годов. Одновременно с этим группа продолжала последовательно укреплять свои позиции в индустриальных сегментах бизнеса и долгосрочных проектах.

В результате группа компаний «Совкомфлот» добилась по итогам 2019 года существенного роста ключевых показателей деятельности: чистая выручка в тайм-чартерном эквиваленте увеличилась на 17,8% и составила более 1,27 млрд долл. США, показатель EBITDA вырос на 41,7% и достиг 823 млн долл. США, чистая прибыль превысила 225 млн долл. США.

По итогам 2019 года Совет директоров рекомендовал направить на выплату дивидендов 7,18 млрд руб. «В мае 2019 года Совет директоров утвердил стратегию развития Общества на период 2019–2025 годов, которая призвана обеспечить устойчивый рост стоимости предприятия за счет дальнейшего наращивания нашего портфеля долгосрочных индустриальных проектов. Совет с удовлетворением отмечает высокие результаты первого года реализации новой стратегии: предприятие успешно достигло всех запланированных на 2019 год показателей, при этом по целому ряду показателей итоги года превзошли прогнозные значения», — сказал председатель Совета директоров Сергей Франк.

«Высокие результаты, достигнутые Обществом в отчетном периоде, во многом обусловлены усилиями «Совкомфлота» по повышению эффективности и качества эксплуатации флота и его планомерному обновлению с особым акцентом на внедрение уникальных инженерных решений. По уровню технической оснащенности флот группы СКФ стабильно занимает лидирующие позиции на глобальном рынке морской транспортировки углеводородов.

Вызывает особое удовлетворение, что масштабная кооперация «Совкомфлота» с ведущими нефтегазовыми компаниями России способствует последовательной локализации производства высококачественных газозовов и танкеров типоразмеров «Афра-

макс» и MR, использующих газомоторное (СПГ) топливо в качестве основного, на мощностях российских судостроительных предприятий. Объем портфеля заказов, размещенных группой СКФ на предприятиях отечественного судостроительного комплекса и их технологических партнеров, уже превысил 1,5 млрд долл. США. Важно подчеркнуть, что речь идет о создании флота для эксплуатации в рамках долгосрочных индустриальных контрактов, что обеспечит реализацию стратегических планов группы СКФ и будет способствовать повышению устойчивости доходов, снижая влияние волатильности, которая исторически присуща рынку конвенциональных танкерных перевозок», — сказал генеральный директор — председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Одним из ключевых элементов Стратегии СКФ-2025 является «Зеленая хартия» — перечень мер, направленных на снижение «углеродного следа» от эксплуатации судов. Совет директоров уверен в том, что реализация этих мер в сочетании с уникальным опытом и экспертизой «Совкомфлота» в области безопасного судоходства в сложных ледовых условиях даст компании серьезные конкурентные преимущества. Последовательная работа «Совкомфлота» в области повышения экологичности своего флота значительно укрепила репутацию компании на рынке: ключевые клиенты предприятия, такие как Shell, поддерживают усилия компании в развитии «зеленых» технологий», — сказал член Совета директоров ПАО «Совкомфлот» Дэвид Мурхаус.

В ходе заседания Игорь Тонковидов проинформировал Совет директоров о предварительных итогах I квартала 2020 года. Данные оперативного учета свидетельствуют, что результаты работы компании превышают запланированные на этот период показатели, а также результаты I квартала 2019 года. Генеральный директор также представил Совету доклад о мерах, предпринятых компанией в условиях пандемии коронавирусной инфекции для обеспечения бесперебойной работы флота и береговых подразделений, защиты здоровья работников. Компания предпринимает все возможные и необходимые шаги, чтобы в полном объеме выполнить свои обязательства перед персоналом, клиентами, акционером, сохраняя при этом самые высокие стандарты безопасности мореплавания, охраны окружающей среды и качества услуг.



ПОЗДРАВЛЯЕМ

Группа «Совкомфлот» (группа СКФ) стала лауреатом ежегодной премии Deal of the Year Awards международного издания Marine Money. Обладателем премии Marine Money группа стала десятый год подряд.

ГРУЗОБОРОТ

ЮГ: ЗЕРНО И НЕФТЕПРОДУКТЫ

ПОРТ КАВКАЗ.
РОСТ — 10%

Общий грузооборот морского порта Кавказ за январь — март 2020 года составил 5 млн 646 тыс. тонн, что на 10% превышает показатель аналогичного периода 2019 года. Об этом региональному корреспонденту ИАА «ПортНьюс» сообщили в Службе капитана морского порта Кавказ.

В том числе на рейдовом перевалочном районе порта Кавказ было перевалено 2 млн 309 тыс. тонн экспортных грузов, что на 16% выше уровня прошлого года.

Объем экспорта порта Кавказ увеличился на 51% — до 503 тыс. тонн. Напротив, объем импорта уменьшился на 6%, до 16 тыс. тонн, каботаж — на 2%, до 2 млн 783 тыс. тонн грузов.

Объем обработки зерна и зерновых грузов увеличился на 20% — до 2 млн 616 тыс. тонн, нефтепродуктов — на 77%, до 2 млн 150 тыс. тонн, серы — в 3,1 раза, до 426 тыс. тонн.

Общий объем бункеровки в морском порту Кавказ за период январь-март 2020 года снизился на 23% и составил 34,5 тыс. тонн топлива.

РОСТОВ-НА-ДОНУ.
РОСТ — 22%

Общий грузооборот морского порта Ростов-на-Дону за январь — март 2020 года составил 4,2 млн тонн, что на 22% превышает показатель аналогичного периода 2019 года. Об этом свидетельствуют данные ИАА «ПортНьюс».

Объем перевалки зерновых увеличился на 49% — до 2,1 млн тонн, нефтепродуктов — на 14%, до 913 тыс. тонн.

Напротив, объем обработки угля сократился на 6% — до 579 тыс. тонн.

Судозаход порта по итогам I квартала 2020 года вырос на 23% и составил 1087 ед. флота.

Как сообщалось ранее, общий грузооборот морпорта Ростов-на-Дону в 2019 года составил 22,95 млн показав снижение в сравнении с 2018 годом на 4,74%.

ТАГАНРОГ.
РОСТ — 20%

Общий грузооборот Таганрогского морского транспортного узла за январь — март 2020 года составил 780 тыс. тонн, что на 20% превышает показатель аналогичного периода 2019 года. Об этом региональному корреспонденту ИАА «ПортНьюс» сообщили в ФГБУ «АМП Азовского моря».

Объем перевалки нефтепродуктов вырос на 18% — до 299 тыс. тонн, зерновых грузов — на 55%, до 295 тыс. тонн, угля — на 21%, до 144 тыс. тонн. Напротив, объем обработки черных металлов сократился на 35%, до 24 тыс. тонн.

Объем экспорта за 3 месяца 2020 года увеличился на 11% — до 452 тыс. тонн, каботаж — на 49%, до 325 тыс. тонн. В то же время

объем импорта снизился в 8,9 раза, до 3 тыс. тонн.

За отчетный период текущего года Служба капитана морского порта Таганрог оформила 195 приходов и 193 отхода судов, включая суда портофлота, против 168 приходов и 173 отходов годом ранее.

АЗОВ.
ПАДЕНИЕ — 19%

Общий грузооборот морского порта Азов за январь — март 2020 года составил 1 млн 382 тыс. тонн, что на 19% ниже соответствующего показателя аналогичного периода 2019 года.

Согласно сводной статистике стивидорных компаний, собственный грузооборот морского порта Азов в 2020 году уменьшился также на 19% и составил 1 млн 372 тыс. тонн.

Объем каботажных грузов вырос на 18% — до 515 тыс. тонн. Объем импорта остался на уровне I квартала прошлого года и составил 90,4 тыс. тонн. Одновременно объем экспорта снизился на 34% — до 766 тыс. тонн, транзита — на 28%, до 10 тыс. тонн грузов.

В номенклатуре грузов традиционно преобладали зерновые, уголь и нефтепродукты. Объем перевалки зерновых увеличился на 4% — до 1 млн 72 тыс. тонн, нефтепродуктов — на 5%, до 114 тыс. тонн. Напротив, объем перевалки угля уменьшился в 4,9 раза — до 96 тыс. тонн.

За 3 мес. 2020 года было оформлено 418 приходов и 415 отходов судов против 488 приходов и 495 отходов судов годом ранее.



МНЕНИЕ

СТРОИТЬ СУДА, ОПРЕДЕЛИВШИСЬ С ГРУЗАМИ

Грузовой флот в Каспийском регионе.

Наличие эффективного флота для перевозок по Каспию — важнейшее условие для нормальной грузовой логистики в регионе. Можно процитировать Стратегию развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 года (постановление Правительства Российской Федерации от 8 ноября 2017 г. № 2469-р): «Динамика грузооборота в портах региона зависит от экономических процессов в других прикаспийских странах, в частности в Иране, а также в Казахстане и Туркменистане. Кроме того, перспективы роста грузооборота связаны с развитием торгового партнерства с Индией и странами Персидского залива».

Поэтому принципиально важным для понимания направленного развития коммерческого флота является грузовая база и ее прогнозы. При этом следует рассматривать не только перевозки, ориентированные исключительно на порты Ирана,

но и работу на порты Казахстана, Туркменистана и Азербайджана. Кроме того, существует грузопоток сырой нефти с буровых платформ компании «Лукойл» в Северном Каспии, который также требует наличия фидерных танкеров. Следует также учитывать транзитные грузы для Узбекистана, Таджикистана и Афганистана.

Грузы понятны — это зерно, металл, сырая нефть, нефтепродукты, а также унифицированные грузовые места — контейнеры международного образца, вагоны, автопоезда.

Отсюда востребованные типы судов — многоцелевые сухогрузы, контейнеровозы, железнодорожные и автомобильные паромы, танкеры.

Размер судов — либо суда транзитного типа («Волго-Дон максы»), «Волго-Балт максы»), либо суда каспийского типа (т.е. несколько больших размеров, которые уже не смогут совершать переходы через Волго-Дон и будут работать исключительно

на Каспии). Сегодня такие суда уже есть. Часть из них работает, некоторые строятся.

Необходимо четко представить реальную грузовую базу, фактические путевые условия и технологические возможности портов на Каспии и получить серийно строящиеся на верфях суда под эту грузовую базу. С учетом известной волатильности рынка на Каспии желательнее иметь грузовой флот, который можно будет использовать и в других районах (Черное море, Балтика, Средиземное море).

Танкеры дедвейтом 60 тыс. тонн, автомобильные паромы на 100 грузовиков и контейнеровозы на 600 контейнеров, которые обсуждаются с некоторыми перерывами достаточно давно, не вписываются в грузовую базу региона. Собственно говоря, поэтому они и не строятся.

По публикации
Александра Егорова
«Грузовой флот в Каспийском регионе и его перспективы»,
«ПортНьюс»

РОСМОРРЕЧФЛОТ

НЕСУТ НЕПРЕРЫВНУЮ ВАХТУ

Сотрудники организаций Росморречфлота в условиях пандемии обеспечивают работу инфраструктуры водного транспорта.



Несколько тысяч специалистов Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) и подведомственных организаций несут вахту во всех звеньях системы морского и внутреннего водного транспорта России в условиях особого периода противоэпидемических мероприятий, действующего во всех отраслях экономики и транспортной инфраструктуры страны.

В 65 морских портах России и на подходах к ним работники ФГУП «Росморпорт» обеспечивают безопасность судоходства с соблюдением соответствующих регламентов, осуществляются все необходимые мероприятия для поддержания устойчивой и безаварийной работы флота, надежного функционирования береговых систем обеспечения безопасности мореплавания и предоставления качественных услуг по лоцманской проводке судов с минимизацией рисков заражения работников. Лоцманские предприятия осуществляют безопасную проводку судов в 53 морских портах страны.

Операторы систем управления движением судов (СУДС) круглосуточно организуют и регулируют движение судов в зонах их действия, предоставляют судоводителям оперативную навигационную информацию. Ежедневно на смену заступают 115 операторов СУДС, 65 операторов Центров управления связью радиостанций Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ), Центральные постов наблюдения за акваториями морских портов, а также несколько десятков специалистов инженерного персонала.

Крупнейшая в мире ледокольная группировка — 37 ледоколов, 44 судна дноуглубительного и технического флота, а также другие суда ФГУП «Росморпорт» осуществляют свою деятельность в соответствии с обычным графиком. Исключены контакты плавсостава при исполнении должностных обязанностей с любыми посторонними лицами

в морских портах, ограничен доступ посетителей на суда. При работе с портовыми властями, службами порта, а также при оформлении документов массовое скопление персонала исключено.

Государственную задачу, находясь в аварийно-спасательной готовности в недели «коронавирусных каникул», выполняют экипажи 42 судов и аварийно-спасательные подразделения Морской спасательной службы. В их составе на постоянной вахте более 400 спасателей. Суда и аварийно-спасательные подразделения Морспасслужбы также выполняют задачи АСГ по договорам с нефтегазовыми компаниями России. Порты Махачкала и Мурманск, Владивосток и Петропавловск-Камчатский, Астрахань и Находка, Сабетта и Калининград — это география дислокации находящихся в АСГ сил и средств Морспасслужбы.



Часть судов выполняют задачи в море. Морская спасательная служба продолжает нести постоянную готовность к ликвидации последствий морских аварий. Это означает, что любое из находящихся на дежурстве судно должно прийти на помощь терпящим бедствие, успеть предотвратить беду. Экипажи этих судов полностью укомплектованы и готовы к выполнению государственных задач. Помимо этого на рабочих местах находится дежурная смена. Дополнительно в готовности к погрузке на суда, находящихся в АСГ, находятся водолазные станции и аварийно-спасательные подразделения. Все дополнительные силы в режиме ожидания дома. Время прибытия на судно или рабочее место тридцать минут. При выполнении служебных обязанностей специалисты Морской спасательной службы выполняют требования эпидемиологических служб страны.

На внутренних водных путях в условиях начинающейся навигации осуществляются все штатные мероприятия, работы и процедуры.

В морских портах непрерывную вахту 24 часа на 365 несут сотни инспекторов служб Государственного портового контроля капитанов морских портов РФ, обеспечивая выполнение всеми заходящими судами национальных и международных требований, норм и стандартов в области безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море и предотвращения загрязнения окружающей среды.

КОЛЛЕГИЯ



Коллегия впервые прошла в формате видеоконференции

ВЕКТОР — РЕАЛИЗАЦИЯ КПМИ

Коллегия Росморречфлота подвела итоги 2019 года в воднотранспортной отрасли и обсудила задачи на перспективу.

Итоговое расширенное заседание Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте прошло под председательством руководителя Росморречфлота Александра Пошивая в формате видеоконференции.

Заместитель министра транспорта Юрий Цветков напомнил, что в текущем году министерству и агентству предстоит совместно потрудиться в рамках подготовки к успешному прохождению аудита ИМО, намеченного на вторую половину 2021 года, а годом позже (2022 г.) — организовать и провести в России Всемирный день моря.

В докладе Александр Пошивай уделил особое внимание выполнению ключевого для ведомства документа стратегического планирования — Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ), в рамках которого Росморречфлот реализует два федеральных проекта — «Морские порты России» и «Внутренние водные пути» и совместно с Росатомом выступает соисполнителем федерального проекта «Северный морской путь».

Основным вектором деятельности Федерального агентства на текущий год он назвал безусловную реализацию мероприятий КПМИ, обрисовав стоящие на этом пути приоритетные вызовы.

По итогам заседания Коллегии и Общественного совета принято решение признать удовлетворительной работу коллектива Федерального агентства морского и речного транспорта за отчетный период.

Обсуждению повестки дня традиционно предшествовала церемония подведения ито-

гов ежегодного конкурса Росморречфлота «Лидер отрасли». Введенные меры карантина не позволили пригласить победителей на заседание Коллегии Росморречфлота для вручения наград.

Редакция газеты «Водный транспорт» поздравляет победителей — членов Российской палаты судоходства:

ПАО «Совкомфлот» в номинации «Судоходная компания, осуществляющая морские грузовые перевозки (наливные)».

ООО «Прайм Шиппинг» в номинации «Судоходная компания, осуществляющая речные грузовые перевозки (наливные)».

ОАО «Северное морское пароходство» в номинации «Судоходная компания», осуществляющая морские перевозки пассажиров (круизные)».

ОАО «Московский туристический флот» в номинации «Судоходная компания, осуществляющая речные перевозки пассажиров (круизные)».

ООО «Пола Райз» в номинации «Судоходная компания, осуществляющая морские грузовые перевозки (сухотовары)».

ФГБУ «Морспасслужба» в номинации «Организация, оказывающая услуги в области обеспечения судоходства (морская)».

ФАУ «Российский Речной Регистр» в номинации «Организация, оказывающая услуги в области обеспечения судоходства (речная)».

ЗАО «Морское инженерное бюро-СПб» в номинации «Проектная, экспертная организация отрасли».

ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова» в номинации «Образовательная организация в области транспортной безопасности».

Дипломом конкурса «Лидер отрасли» отмечены АО «Енисейское речное пароходство» и ЗАО «СК «БашВолготанкер».

ПАССАЖИРСКИЕ

ПУСТЫННЫЕ РЕКИ — ГРУСТНЫЕ БЕРЕГА

Региональные речные пассажирские перевозчики добиваются включения в списки предприятий, которым будет оказана государственная поддержка в период пандемии коронавируса.

На данный момент этой судоходной отрасли нет в перечне пострадавших отраслей экономики. По этой причине судоходные компании пока что не могут рассчитывать на помощь властей.

На данный момент выходов из положения у регионального пассажирского судоходства крайне мало. Транспортные компании будут стремиться хотя бы частично оптимизировать затраты от слабого пассажиропотока. Вводиться в эксплуатацию в этом сезоне будет около половины судов, и, в зависимости от ситуации, даже это количество будет корректироваться. Остальные суда будут оставаться в отстое.

Юрий Набатов, исполнительный директор судоходной компании «Нева тревел компани» (Санкт-Петербург), утверждает, что стоянка одного «Метеора» (скоростное судно) у берега обходится более чем в 70 тысяч рублей

в месяц. Но главной проблемой он видит не затраты на содержание флота во время простоя, а полное отсутствие пассажиропотока, который может не возобновиться в сезон навигации 2020 года.

Как известно, судоходные компании из-за сезонности работы получают доход только 4 месяца в году. Остальные 8 месяцев они существуют на заработанные в сезон навигации средства. Обычно зимой и весной люди активно бронируют летние торжества на теплоходах: выпускные, свадьбы, корпоративы, и, начиная с марта, транспортная отрасль получает дополнительную поддержку за счет авансов и онлайн-заказов билетов, например, на «Метеоры» до Петергофа. В этом году с февраля новых заказов не поступало, а сейчас идут массовые заявления на возврат денежных средств.

Основная задача для транспортных компаний сейчас — по поручению президента сохранить

коллектив, вовремя выплачивая зарплату сотрудникам. Учитывая то, что последний доход судоходных компаний был в октябре-ноябре, Юрий Набатов признается, что за март зарплата была выплачена из резервов. За апрель платить сотрудникам уже нечем.

В список отраслей, пострадавших от пандемии коронавируса, включены: авиаперевозки, аэропортовая деятельность, автоперевозки; культура, организация досуга и развлечений; физкультурно-оздоровительная деятельность и спорт; деятельность туристических агентств и прочих организаций, предоставляющих услуги в сфере туризма; гостиничный бизнес и общественное питание; деятельность организаций дополнительного образования, негосударственных образовательных учреждений; деятельность по организации конференций и выставок; деятельность по предоставлению бытовых услуг населению (ремонт,



В ожидании... Источник: avatars.mds.yandex.net

стирка, химчистка, услуги парикмахерских и салонов красоты).

Как можно увидеть, среди этих отраслей нет внутреннего водного транспорта. Ни региональные, ни федеральные власти не рассматривают эту отрасль как пострадавшую. Проблема касается не только Санкт-Петербурга. И Московская, и Петербургская Ассоциации владельцев пассажирских судов добиваются включения в этот список, но пока их не слышат.

Экскурсии по рекам и каналам — визитная карточка Петербурга и одна из важных составляющих летнего отдыха в любом городе, где есть реки. Если сейчас власти не поддержат эту отрасль, большинство компаний просто не выживет. Пандемия когда-то закончится. Есть риск того, что люди, выйдя из самоизоляции, увидят пустые реки, которые смогут наполниться судами очень нескоро.

ГРУЗОВЫЕ

И СНОВА — РОСТ

Топовую пятерку по грузообороту в январе — марте составили морские порты Новороссийск, Усть-Луга, Восточный, Приморск и Большой порт Санкт-Петербург.

По итогам первого квартала 2020 года, пятерку морских портов РФ, лидирующих по грузообороту, составили порты Новороссийск,

Усть-Луга, Восточный, Приморск и Большой порт Санкт-Петербург. По сравнению с предыдущим рейтингом, в топ-5 вернулся Большой порт Санкт-Петербург,

который вытеснил с пятого места Мурманск.

Абсолютное лидерство — за бессменным «чемпионом» отечественной перевалки черно-

морским Новороссийском. Порт прервал негативный тренд последних месяцев, перевалив за январь — март 39,731 млн тонн, что на 0,5% превышает показатель аналогичного периода 2019 года. Сухих грузов перевалено 10,752 млн тонн (-1,6%), наливных — 28,979 млн тонн (+1,4%).

На втором месте по-прежнему находится молодой балтийский порт Усть-Луга. Он увеличил перевалку на 2,7%, перевалив 26,982 млн тонн. Сухие — 10,590 млн тонн (+10,9%), наливные — 16,392 млн тонн (-2,4%).

Третье место прочно удерживает российский тихоокеанский гигант порт Восточный. Грузооборот за январь-март там вырос на 9,5% — до 19,351 млн тонн. Сухие — 10,804 млн тонн (+10,9%), наливные — 8,547 млн тонн (+7,8%).

За ним следует балтийский порт Приморск, который перевалил за квартал 16,257 млн тонн, показав, третий месяц подряд, самый высокий прирост среди крупных морских портов РФ, — 15,9%. Терминал специализированный, сухих грузов не переваливает, наливные, соответственно, составили 16,257 млн тонн.

Большой порт Санкт-Петербург, опередивший арктический Мурманск, замкнул топовый список с перевалкой в объеме 14,760 млн тонн, что на 3,5% больше соответствующего прошлого года показателя. Сухие грузы — 12,092 млн тонн (-0,9%), наливные — 2,668 млн тонн (+29,7%).

По-прежнему в отраслевых лидерах по темпам роста перевалки остается каспийский порт Махачкала. После длительного спада середины 2010-х годов портовый узел дагестанской столицы третий год сохраняет самые высокие темпы роста грузооборота в отрасли, пусть и относительно скромной стартовой базы. В первом триместре порт Махачкала перевалил 1,457 млн тонн грузов, что на 45,6% превосходит прошлогодний показатель. Сухие грузы составили 341,8 тыс. тонн (+66,7%), наливные — 1,115 млн тонн (+40,2%).

Привычный лидер отечественных портовых сводок по динамике роста грузооборота — арктический порт Сабетта перевалил 7,336 млн тонн (+8,8%). Сухие грузы составили 113,8 тыс. тонн (+26%), наливные — 7,222 млн тонн (+8,5%).

Россия через разветвленную сеть из 67 морских портов обеспечивает перевозку значительной части отечественных внешнеторговых грузов. Перевалка грузов в российских морских портах до сих пор остается единственным макроэкономическим показателем, не покидающим «зеленую» зону положительного прироста более двух десятилетий подряд.



В топовую пятерку вернулся Большой порт Санкт-Петербург. Источник: morflot.ru



ЭКСПЕДИЦИЯ

В ПАМЯТЬ О МОРЯКАХ. И КОРАБЛЯХ...



Морская инженерная команда на судне «Балтийский исследователь» ведет поиск и обследование кораблей, погибших в Черном море в годы войны. Экспедиция проводится в ознаменование 75-летия Великой Победы.

Команда морских инженеров на многофункциональном изыскательском судне «Балтийский исследователь» приступила к выполнению подводно-технических работ в акватории Черного моря, направленных на поиск, обследование и идентификацию трех кораблей Черноморского флота, погибших в годы Великой Отечественной войны.

Лидер эсминцев «Харьков» (проект 1), эсминцы «Беспощадный» и «Способный» (проект 7-У) погибли 6 октября 1943 года при проведении набеговой операции на побережье Крымского полуострова, занятого немецкими войсками. Поисковые работы предполагается выполнять на глубине порядка 1800 метров и удалении 160 км от морского порта Новороссийск.

В ходе работ будут выполнены: площадная гидроакустическая съемка рельефа дна района поиска с применением многолучевого эхолота; детальная съемка объектов поиска с целью оценки дна в районе их нахождения; визуальное обследование объектов с целью идентификации, получения фото- и видеоматериалов; фотограмметрия объектов и формирование их 3D-модели. На обнаруженные и идентифицированные корабли

установят памятные таблички и проведут траурные мероприятия.

Работы выполняются в рамках долгосрочного сотрудничества компаний ФГБУ «Морская спасательная служба» (г. Москва) и «Фертоинг» (Санкт-Петербург), которые на протяжении многих лет ведут совместную поисковую деятельность по местам сражений и гибели судов и кораблей Российского флота, открывая ранее не исследованные страницы Великой Отечественной войны, тем самым позволяя сохранять память о беспримерном подвиге защитников Отечества

Судно «Балтийский исследователь» — многофункциональное инженерное судно (судовладелец ФГБУ «Морская спасательная служба»), предназначенное для проведения исследовательских и инспекционных работ на морском континентальном шельфе и в глубоководных районах акватории морей и океанов. Оснащено системой динамического позиционирования, комплексом тяжелого рабочего дистанционно управляемого подводного аппарата, системами высокоточной подводной навигации и картирования дна.

По материалам
Морспасслужбы

Задачей корабельной группы, вышедшей 5 октября 1943 года из порта Туапсе в составе лидера эсминцев «Харьков», эсминцев «Беспощадный» и «Способный», было помешать эвакуации немецких войск с Таманского полуострова в Крым. Кроме того, корабли должны были нанести артиллерийский налет на морские порты Феодосия и Ялта. После проведения боевой операции при следовании в порт базирования корабельная группа была обнаружена авиацией противника.

В течение семи часов корабли Черноморского флота подвергались массированным атакам с воздуха пикирующими бомбардировщиками Юнкерс-87. Неся потери в личном составе и материальной части, моряки продолжали вести огневой бой с превосходящими силами противника, нанося ему ощутимый урон. Несмотря на героические усилия экипажей кораблей, немецким самолетам удалось добиться прямых бомбовых попаданий.



Лидер эсминцев «Харьков». Источник: yandex.ru



Эскадренный миноносец «Беспощадный». Источник: kchf.ru



Эскадренный миноносец «Способный». Источник: yandex.ru

Не спуская флаг, ведя огонь по противнику, лидер эсминцев «Харьков», эсминцы «Беспощадный» и «Способный» были потоплены.

Спаслись удалось 123 морякам, которых подобрала подоспевшие к месту боя сторожевые и торпедные катера. Более 780 моряков погибли.

ВКЛАД УЧЕНЫХ

«...БЕЗ ВСПОМОЖЕНИЯ НАУК НЕВОЗМОЖНО»

Научная поддержка Военно-морского флота в годы Великой Отечественной войны.

Создание военного корабля было, есть и будет одной из самых наукоемких задач для промышленности. Приписываемая Петру Первому фраза: «Корабли построить и безопасно в море пустить без вспоможения наук невозможно» — не потеряла актуальности и сегодня, была она актуальна и в годы знаменитой индустриализации 30-х годов, и в тяжелейшие годы Великой Отечественной войны.

Уже в довоенный период ключевую роль в научно-техническом обеспечении строительства флота играл знаменитый Центральный научно-исследовательский институт имени академика А. Н. Крылова (до 1944 г. — ЦНИИ-45), выступавший посредником во взаимодействии проектных бюро и судостроительных заводов в части внедрения инноваций.

Летом 1941 г. ученые, проектанты и строители, имевшие грандиозные совместные планы, должны были их коренным образом пересмотреть. В условиях стремительного наступления противника на «центр кораблестроительной науки» страны — Ленинград осуществлялось не только свертывание научно-исследовательских работ, но и консервация уникального экспериментального оборудования.

В наше время является расхожим обывательское мнение: якобы представители интеллигенции пользовались немислимыми для того времени благами, являясь некоей особой кастой неприкосновенных кадров, свободных от военных и трудовых повинностей. Между тем многие сотрудники научных учреждений, причем самых разных возрастов, с первых дней войны уходили на фронт или записывались в народное ополчение. Ученые-кораблестроители не получали никаких привилегий и наряду с прочими горожанами привлекались к строительству оборонительных сооружений. А позже, в страшные блокадные дни, вместе с сотрудниками милиции несли службу на улицах осажденного города: разбирали завалы, убрали тела погибших ленинградцев.

Даже вдалеке от боевых действий в эвакуации кораблестроители не могли заниматься исключительно решением научных вопросов. Инженеры и проектанты привлекались, например, к сельскохозяйственным работам, причем несли полную ответственность за сохранность урожая и передачу его в армейские части.

Учитывая все эти обстоятельства едва ли можно говорить о полноценной научной поддержке ВМФ. Однако назвать роль ученых в годы

войны незначительной было бы неверно.

Первоочередной задачей интеллектуальных кадров отрасли стала оперативная поддержка ремонта поврежденных боевых кораблей. В помещениях лабораторий создавались ремонтные мастерские для наиболее сложных технических устройств, прежде всего, судовых энергетических установок. Инженеры обладали не меньшими компетенциями в области устройства судовых дизелей, чем работники заводов, а следовательно, обеспечивали ремонт быстро и качественно, при этом фиксировали характер поломок и повреждений (С. А. Пушкарёв, В. Т. Поляков и др.).

Рабочие судоремонтных предприятий получали от исследователей рекомендации по устранению возможных повреждений по повышению живучести и экономичности энергетических установок (С. Ф. Абрамович). Например, задача подкрепления поврежденных участков корпусов кораблей была успешно решена уже в первые месяцы войны. На достраиваемых кораблях старались максимально учесть и внедрить рекомендации по повышению бронестойкости стали, защите судовых механизмов.

В интересах подводных сил ВМФ уже в 1941 году ученые провели

исследовательские работы по настройке систем вентиляции аккумуляторных батарей подводных лодок, в результате подводники получили несколько бесценных дополнительных часов для нахождения в подводном режиме (М. И. Алямовский, К. И. Селиванов).

Многочисленные минные заграждения и постоянные налеты вражеской авиации крайне затрудняли возможность беспрепятственного возврата в порты поврежденных кораблей. Поэтому исключительно ценным для восстановления поврежденной боевой морской техники стали разработанные в Ленинграде проекты и рабочие чертежи кессонов для ремонта оконечностей и средней части корпусов кораблей без постановки их в док. Построенные по этим чертежам кессоны несли службу на всех морских театрах, на всех флотах страны.

Проблемы морских коммуникаций остро требовали инновационного подхода. Единственным способом доставки кораблей с Дальнего Востока страны была их транспортировка по Северному морскому пути. Благодаря разработке специалистами ЦНИИ-45 проекта ледового гребного винта этот переход стал возможен (Н. С. Володин, В. В. Алешин, А. Д. Перник).

Важнейшей заслугой инженеров-кораблестроителей стало освоение корабельных дизелей, получаемых по лендлизу из США.

Специалисты не только организовали перевод поступающей вместе с техникой документации, но и возможность перевода двигателей на отечественные сорта топлива и масел, освоили правила их эксплуатации, обучали личный состав экипажей.

Налаженная в довоенное время связь исследователей со строителями не прерывалась даже в самые тяжелые месяцы войны. Когда на адмиралтейских верфях стали строить бронированные морские охотники (БМО), ученые сопровождали строительство прямо на заводе (Н. С. Володин). Уже на ходу, без традиционных экспериментальных исследований, сверялись показатели хода корабля с данными расчета, выявлялись и, по возможности, устранялись причины, послужившие причиной расхождений. Окончательная проверка мореходных качеств проводилась прямо во время перехода БМО в Кронштадт.

В тяжелейших условиях многие инновационные задачи по защите ВМФ были решены. Главным результатом труда ученых можно назвать сбор и систематизацию данных, которые легли в основу будущей десятилетней программы 1945 г., предусматривающей строительство кораблей практически всех классов. Эта программа стала стартовым этапом в создании одного из сильнейших флотов мира, сохраняющего свой статус по сей день.

Андрей Крулев.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



Источник: topspb.tv.

НАВИГАЦИЯ НАЧАЛАСЬ. И НЕ НАЧАЛАСЬ...

Официально навигация в Санкт-Петербурге началась с 10 апреля, однако мосты на Неве разводятся в этот день не пришлось — проводить под мостами было просто некого.

В пресс-службе «Мостотреста» объяснили, что это было связано с отсутствием заявок от администрации «Волго-Балта».

Как сообщалось ранее, перед началом навигации на мостах прошел ремонт. На Литейном появились новые насосные установки, для отладки которых пролеты переправы поднимали 14 раз, что является своеобразным рекордом технологических разводок. На Володарском и Троицком привели в порядок водоотводные лотки разводного пролета, а на мосту Александра

Невского установили системы мониторинга строительных конструкций.

Все мосты подошли к началу навигации в полной готовности. Начиная с 17 марта, специалисты «Мостотреста» провели более 50 технологических разводок мостов, которые были нужны для завершающего этапа работы по настройке систем управления оборудованием.

График разводки мостов в Петербурге в 2020 году остался прежним, и в ночь с 13 на 14 апреля мосты по Неве и Большой Неве уже стали разводиться.

НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОХОТА НА НАРУШИТЕЛЕЙ САМОИЗОЛЯЦИИ

С 10 апреля на водных объектах Новгородской области открылась навигация для плавания на маломерных судах.

В рейд по реке Волхов из Великого Новгорода, как отмечают новгородские СМИ, в первый же день навигации отправились инспекторы Государственной инспекции по маломерным судам и сотрудники линейного отдела полиции. Они проводили работу по профилактике происшествий на водных объектах области и выявляли рыбаков и отдыхающих на берегах реки, игнорирующих рекомендованный режим самоизоляции.

ВГУ МЧС РФ по Новгородской области отметили, что нарушителей режима было немного.

«Обычно, в первый же день открытия навигации, на Волхове очень много людей. Сегодня судоводителей и отдыхающих было немного. Видимо, связано это с тем, что новгородцы относятся с пониманием к требованиям ре-

гиональных властей», — отметила начальник отдела безопасности людей на водных объектах регионального ГУ МЧС Ольга Прошина.

В ведомстве отметили, что совместные профилактические мероприятия, направленные на профилактику происшествий на воде и борьбу с распространением вирусной инфекции, будут проводиться во всех районах области.



Источник: gazetanovgorod.ru

ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ

КОГДА ЗАКРЫТЫ СУХОПУТНЫЕ ГРАНИЦЫ...

Между Калининградской и Ленинградской областями функционирует паромное сообщение.

В связи с вводимыми ограничениями на передвижение физических лиц, пересекающих сухопутные границы Российской Федерации, а также сухопутные границы иностранных государств, прилегающих к Калининградской области Российской Федерации, вызванными противодействием распространению коронавируса COVID-19, Федеральное агентство морского и речного транспорта и ФГУП «Росморпорт» напоминают о сохранении возможности въезда и выезда с территории Калининградской области на основную территорию России с использованием морского паромного сообщения.

Как сообщает пресс-служба Росморречфлота, в настоящее время на паромной линии, соединяющей морской порт Калининград (Калининградская область) и морской порт Усть-Луга (Ленинградская область), работают два морских парома. Морские паромы, операторами которых

выступают ООО «БФИ» и ООО «Оборонлогистика», могут перевозить как накатные грузы, так и пассажиров.

В условиях реализации комплексных мер по противодействию распространению коронавирусной инфекции Северо-Западный бассейнный филиал ФГУП «Росморпорт» обеспечивает стабильную работу железнодорожного паромного комплекса в Балтийске морского порта Калининград и автомобильно-железнодорожного паромного комплекса в морском порту Усть-Луга. С использованием железнодорожного паромного комплекса в морском порту Калининград филиал предоставляет погрузочно-разгрузочные работы по обработке морских паромов, а также предоставляет инфраструктуру пассажирских терминалов указанных паромных комплексов как в морском порту Калининград, так и в морском порту Усть-Луга.

Все подразделения филиала, отвечающие за эксплуатацию паромных комплексов, обеспечивают их круглосуточную работу. В целях противодействия распространению коронавирусной инфекции работники подразделений паромных комплексов обеспечены необходимыми средствами индивидуальной защиты, в частности, масками, одноразовыми перчатками, индивидуальными дезинфицирующими средствами. К работе допускается персонал подразделений, который прошел медицинский осмотр и по итогам термометрии не имеет противопоказаний к работе. С установленной периодичностью каждый час производится санитарная обработка помещений пассажирских терминалов антисептическими средствами. Пассажирские потоки организуются таким образом, чтобы максимально исключить возможность скопления людей в замкнутых помещениях.

МОРСКОЙ ФАСАД

КРУИЗЫ ОТКЛАДЫВАЮТСЯ, НО ПОРТ РАБОТАЕТ



Источник: visit-petersburg.ru

Круизная навигация в Пассажирском порту Санкт-Петербург «Морской фасад» откладывается.

В связи с угрозой распространения COVID-19, возникновение которого повлияло на многие сферы бизнеса и жизни в целом, затронуло туристическую и транспортную отрасли, начало круизной навигации в Пассажирском порту Санкт-Петербург переносится, говорится в обращении генерального директора АО «ПП СПб МФ» Вадима Каширина.

Отмечается, что АО «ПП СПб МФ» строго следит за соблюдением ограничительных мер, установленных Роспотребнадзором в целях недопущения возможного распространения коронавирусной

инфекции на территории порта, проводит дезинфицирующие мероприятия, направленные на предотвращение причинения вреда жизни, здоровью людей и окружающей среде.

В рамках тесного сотрудничества с местными, региональными, федеральными властями, участниками мирового круизного рынка, представителями туроператоров, а также международными ассоциациями, предпринимаются все необходимые шаги и действия для борьбы с распространением COVID-19. При необходимости будут введены дополнительные

профилактические меры.

Предпринятые мировым сообществом меры для обеспечения безопасности и предотвращения распространения вируса COVID-19 влекут за собой серьезные ограничения в работе портов, круизных линий и туроператоров. АО «ПП СПб МФ» продолжает свою работу несмотря на отложенное открытие сезона навигации. Планируется возобновить прием судов и работу с туроператорами незамедлительно, с момента снятия ограничений, по итогам сотрудничества с федеральными и региональными властями.

ГУМРФ

ЦИФРА ПРОТИВ COVID-19

В организации дистанционного образовательного режима в Макаровке активное участие приняли цифровые волонтеры

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова с 6 апреля перешел на дистанционный режим работы, который будет действовать до особых указаний. Это означает, что в условиях специальных мероприятий по защите населения от новой коронавирусной инфекции COVID-19 университет будет неукоснительно и в полном объеме реализовывать все образовательные программы, научные исследования, проекты и обязательства.

В ГУМРФ уже заработал Консультационный центр дистанционного обучения, на горячую линию которого в первый же день работы поступило более 300 вопросов.

Служба техподдержки электронной информационно-образовательной среды собирает и анализирует все поступающие замечания к работе, устраняет выявленные недоработки, совершенствует функционирование различных элементов ЭИОС и параллельно регистрирует новых пользователей системы дистанционного обучения «Фарватер» (от 150 до 200 человек ежедневно).

Особой поддержки заслужила инициативная группа обучающихся, совместно с профсоюзной

организацией и советом самоуправления курсантов и студентов активно включившаяся в движение «цифровых волонтеров». Они выступили с предложением помочь своим преподавателям и однокурсникам адаптироваться к режиму дистанционного обучения, участвовать в настройке и обслуживании электронного взаимодействия, помогать в размещении образовательного контента в цифровой среде.

На протяжении десяти лет ГУМРФ успешно использует технологии электронного обучения и дистанционные образовательные технологии в самоподготовке обучающихся по программам среднего профессионального образования, высшего образования, при подготовке по программам дополнительного профессионального образования (в соответствии с Соглашением о признании в области подготовки членов экипажей морских судов, выданным университету Минтрансом РФ). Опыт стремительного перехода на удаленное взаимодействие показал, что электронная информационно-образовательная среда (ЭИОС) в состоянии устойчиво обеспечивать процесс обучения.

Для улучшения работы ЭИОС объявлен дистанционный конкурс



проектов обучающихся «Совершенствование ЭИОС ГУМРФ» на приз ректора ГУМРФ.

Как уже сообщалось ранее, в университете для реализации дистанционных образовательных технологий используются ресурсы ЭИОС, обеспечивающей онлайн и офлайн-взаимодействие обучающихся и преподавателей. ЭИОС ГУМРФ дает возможность доступа к электронным образовательным ресурсам университета, электронным библиотечным системам и образовательным платформам.

В первую очередь для дистанционного обучения используется система дистанционного обучения «Фарватер». На сегодняшний день в ней зарегистрировано 24

тысячи 624 пользователя: преподаватели, пользователи, обучающиеся по программам высшего образования, по программам среднего профессионального и дополнительного профессионального образования.

Нестандартная ситуация, которую переживает отраслевое образование, безусловно, стала сильнейшим вызовом времени как для конкретных обучающихся и преподавателей, так и для всей системы высшей школы. Но в то же время этот момент предоставляет уникальную возможность для того, чтобы реализовать опыт, знания и компетенции в современных и динамичных форматах, отвечающих духу времени и традициям легендарной Макаровки.

ФИЛИАЛЫ

ДИСТАНЦИОННЫЙ «ПАРАД» ДО ВЕЛИКОГО УСТЮГА

Вслед за Макаровкой на дистанционное обучение в условиях необходимости введения ограничительных мер для противостояния пандемии перешли и филиалы.

Так, в Велико-Устюгском филиале преподаватели направляют обучающимся задания по электронной почте с дублированием в соцсетях.

В Беломоро-Онежском филиале учебный процесс осуществляется в многофункциональном сервисе Skype с использованием различных образовательных технологий. Используются электронно-библиотечные системы: Znanium; Альпина.Книги; ЮРАЙТ. Кроме того, используется социальная сеть в «ВКонтакте», электронная почта.

Связь осуществляется следующим образом: преподаватели отправляют учебный материал и задания обучающимся. Выполненные задания возвращаются преподавателю посредством сервиса Skype, социальной сети «ВКонтакте», электронной почтой. Многие преподаватели проводят учебные занятия в режиме онлайн (аудио-, видеоконференции). Для обучающихся систематически проводятся консультации.

В Арктическом морском институте имени В. И. Воронина в учебном процессе задействованы 50 преподавателей. Часть работает на платформе multiurok.ru и параллельно в социальной сети «Вконтакте».

Другие преподаватели создали группы и беседы в социальной сети в «ВКонтакте», либо общаются по электронной почте и через Viber. Связь через электронную почту осуществляется следующим образом: преподаватель отправляет материал задания классному руководителю, который размещает их в группе в «ВКонтакте». Выполненные задания курсанты отправляют преподавателю электронной почтой.

В Котласском филиале ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова полным ходом идет процесс обучения с применением электронных технологий дистанционных образовательных технологий.

Учебные мероприятия проводятся в электронной информационно-образовательной среде СДО «Фарватер. Котлас» с использованием телекоммуникационных средств Интернета (социальная сеть «ВКонтакте», бесплатная программа Skype, обеспечивающая текстовую, голосовую и видеосвязь, облачные пространства, электронная почта, официальный сайт Котласского филиала, видеохостинг YouTube, системы онлайн-тестирования и др.).

Занятия проводятся по расписанию, которое ежедневно обновляется на сайте и в официальной группе

филиала в соцсети «ВКонтакте». Курсы состоят из работы с учебной литературой электронно-библиотечных систем, конспектами и видео-лекциями.

В филиале также организована обратная связь обучающихся с преподавателями, систематически проводится контроль учебной активности, корректности и своевременности предоставления обучающимся необходимой информации. В режиме онлайн-консультаций проводится взаимодействие курсантов, студентов и преподавателей, учебный отдел СПО и деканат контролируют проведение занятий и организацию практик.

Промежуточная аттестация проводится в установленные сроки с помощью онлайн-тестирования и взаимодействия через интернет-ресурсы.

Колледж Московской государственной академии водного транспорта, входящий в сеть филиалов ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, также продолжает свою образовательную деятельность в дистанционном режиме. Образовательный процесс проходит с использованием различных дистанционных технологий, чтобы каждый мог продолжать обучение

и получать подробные консультации преподавателей по всем предметам.

Занятия проводятся по расписанию, составленному для каждой группы индивидуально. Расписание и задания по всем предметам можно найти в системе дистанционного обучения «Фарватер».

Все участники процесса используют различные виды связи: мессенджеры Skype и WhatsApp, электронная почта, социальные сети. К тому же образовательная платформа «Юрайт», электронная библиосистема «Знаниум», Российская электронная школа и другие интернет-ресурсы позволяют найти необходимую рекомендованную литературу и качественно выполнить задания.

Каждый курсант может получить необходимую консультацию, связавшись с преподавателем по Skype или задать вопрос по WhatsApp, а по электронной почте отправить выполненную работу на проверку.

Курсанты колледжа серьезно относятся к сложившейся ситуации и продолжают осваивать дисциплины дистанционно, несмотря на сложности, связанные с непривычными для них формами обучения.

ДПО

В ЛИДЕРАХ ОТРАСЛИ

ГУМРФ признан лучшей образовательной организацией отрасли в области транспортной безопасности.

Экспертная комиссия Федерального агентства морского и речного транспорта подвела итоги ежегодного конкурса «Лидер отрасли» за 2019 год. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова одержал победу в номинации «Лучшая образовательная организация в области транспортной безопасности». Университет также получил специальный Диплом учебного заведения отрасли среди образовательных организаций.

Подготовка специалистов по обеспечению транспортной безопасности проводится ГУМРФ на базе входящего в его состав Института дополнительного профессионального образования (ДПО) и является широко востребованным направлением обучения. Курсы проводятся в учебном центре ДПО специалистов водного транспорта Института по всем 8 категориям специалистов, определенным в соответствии с ФЗ-16 «О транспортной безопасности» и Распоряжением Росморречфлота № АП-295-р от 12.08.2015 г. Рабочие программы разработаны в университете на основе типовых программ, утвержденных приказом Минтранса России от 08.09.2015 г. № 243. Подготовка проводится как в режиме очного обучения, так и с применением дистанционных образовательных технологий.

Дистанционное обучение по программам транспортной безопасности — одна из ключевых особенностей подготовки в Институте ДПО. Оно позволяет клиенту сэкономить на накладных расходах по командированию специалистов, а также обеспечивать освоение компетенций в комфортном темпе с учетом индивидуальных особенностей восприятия материала курса каждым слушателем.

Церемония награждения победителей конкурса «Лидер отрасли» состоялась на итоговом заседании Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте.

Конкурс «Лидер отрасли» учрежден в 2013 году в целях эффективного выполнения социально-экономических задач, направленных на популяризацию достижений и повышение престижа отрасли морского и речного транспорта. Проводится среди подведомственных Росморречфлоту организаций, а также российских коммерческих компаний морского и речного транспорта.

БЕЛОМУТ

ПРОПУСКНАЯ
СПОСОБНОСТЬ
УВЕЛИЧИТСЯ

Работы на гидроузле Белоомут на реке Оке вступили в завершающую стадию.

Как сообщает Росморречфлот в сети Instagram, начата разборка шпунтовых стенок, защищавших место проведения работ по строительству плотины от вод реки.

Завершение реконструкции гидроузла Белоомут позволит увеличить пропускную способность внутренних водных путей (ВВП) на 910 тыс. тонн в год, как сообщил в ходе расширенного заседания Коллегии и общественного совета Росморречфлота руководитель учреждения Александр Пошивай.

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке одновременно с гидроузлом Кузьминск в 1911–1915 годы по проекту инженера Нестора Пузыревского. Вместе с гидротехническими сооружениями, уже имеющимися тогда на Москве-реке, Белоомутский гидроузел позволил соединить Москву с рекой Волгой и, соответственно, с Поволжьем и одним из крупнейших торгово-промышленных центров России — горо-

дом Нижний Новгород.

Долгое время плотина не ремонтировалась, что ухудшало судоходные условия на Оке. В 2015 году началась комплексная реконструкция объекта, которая предполагала строительство современного судоходного шлюза, капитальной плотины, автоматизированной системы управления, административно-бытового и производственных зданий, а также водозаборного узла с двумя артезианскими скважинами и системой водоочистки.

Реконструкция Белоомута позволит решить проблему мелководья на реке Оке, обеспечить гарантированные судоходные глубины и, таким образом, стабильную навигацию для транзитного флота — пассажирского и грузового. Согласно госзаданию, на этом участке внутренних водных путей на реке Оке от гидроузла Белоомут до населенного пункта Щурово и далее от устья Москвы-реки до гидроузла Северка.

ДО ПРОЕКТНЫХ ЗНАЧЕНИЙ

НАПОЛНИТЬ ВОЛЖСКОЙ ВОДОЙ

Канал имени Москвы с 1 апреля начал наполняться волжской водой.

Для безопасного судоходства необходимо довести уровни в Московском бассейне до проектных значений к началу навигации — 24 апреля.

Отмечается, что ежегодный сброс воды на 1,5 м, проводимый с ноября по апрель, необходим для осмотра береговой линии и проведения в случае повреждений ремонтно-восстановительных работ.

С 1 апреля начался процесс постепенного наполнения северного склона и водохранилищ водораздельного бьефа канала имени Москвы. Для этого задействованы пять насосных станций с установленной мощностью агрегатов 100 МВт. Начальный источник воды — Ивановское водохранилище в подмосковной Дубне, где находится одноименная плотина. Из-за аномально теплой зимы сброс воды в объеме 221 куб. м/с осуществляется только через гидроагрегаты Ивановской ГЭС.

Для наполнения северного склона и водохранилищ водораздельного бьефа канала имени Москвы запущена дополнительная нитка насосов.

Каждые сутки уровень воды на водораздельном бьефе будет увеличиваться примерно на 10 см, таким образом, к 18–20 апреля на всех участках водных путей канала

имени Москвы будет обеспечен минимальный навигационный уровень воды.

К 24 апреля уровни воды в межшлюзовых бьефах северного склона и в водохранилищах водораздельного бьефа канала имени Москвы выйдут на свои проектные значения.

Бьеф — часть канала между гидротехническими сооружениями. Водораздельный бьеф — это часть судоходного канала на водоразделе (на самой высокой точке). У водораздельного бьефа канала имени Москвы шесть водохранилищ, пять из них судоходные (Икшинское, Пяловское, Пестовское, Клязьминское и Химкинское — соединены между собой судоходными каналами), одно — Акуловское водохранилище (второе название Учинское) — является отстойным и находится в ведении АО «Мосводоканал» (используется для водоснабжения г. Москвы). Все шесть водохранилищ являются накачными.

Их накачка начинается в апреле и производится пятью насосными станциями из Ивановского водохранилища, образованного в Московской и Тверской областях перекрытием верховья реки Волги. Эти насосные станции и подают воду по каналу имени Москвы.

МЕЖНАВИГАЦИОННЫЙ РЕМОНТ

УСПЕТЬ К ОТКРЫТИЮ

Межнавигационный ремонт на объектах ФГБУ «Канал имени Москвы» будет завершён к открытию навигации

На каждом гидроузле Канала имени Москвы регулярно в плановом порядке проводится межнавигационный ремонт. По соответствующей программе работы осуществляются и на гидротехнических сооружениях Тушинского района.

Так, в частности, на гидроузле № 7 ремонтируют редукторы затворов водопроводных галерей средней головы шлюза. Эти механизмы позволяют закрывать и открывать затворы водопроводных галерей, предназначенные для перепуска воды с верхнего уровня в нижний.

На гидроузле № 8 проводится ремонт двустворчатых ворот средней головы шлюза с их подъемом. В конце предыдущей навигации, в ноябре 2019 года, из верхней камеры шлюза была сброшена вода, после чего под каждую створку установили домкраты, способные выдержать нагрузку около трехсот тонн, поскольку именно такой вес — 225 тонн — имеет каждая створка. Далее с помощью гидравлики ворота подняли на необходимую высоту, затем провели осмотр и приступили к устранению дефектов.

На гидроузле также ведутся

работы по посадке правой створки и установке гальсбантного устройства, используемого для удержания створок ворот в вертикальном положении. Такие работы относятся к разряду сложных. Они проводятся один раз в 5 лет.

Одновременно продолжается текущий ремонт затворов водопроводных галерей нижней головы шлюза № 8, где завершается сборка правого затвора. На гидроузле № 9 уже проведены уплотнение и установка всплывающего затвора, очищены от наносов ниши на дне камеры шлюза, в которые ложатся фермы.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

ШАЛАНДЫ И БРАНДВАХТЫ ГОТОВЫ

Технический флот «Канала имени Москвы» готовится к открытию навигации 24 апреля.

К началу навигации технический флот ФГБУ «Канал имени Москвы» завершит плановые ремонты и будет готов заступить на очередную навигационную вахту.

Флот разнообразен по своему составу, так, например, специализированную группу составляют черпаковые земснаряды, землесосы, мотозавозни, шаланды и брандвахты, формируемые в земкараваны. Кроме того, в состав флота «Канала имени Москвы» входят дноочистительные снаряды, с помощью которых проводят очистку дна от наносов и других подводных препятствий, а также плавкраны, задействованные, в том числе, в обслуживании и ремонте гидротехнических сооружений.

Свою вахту несут и специальные промерные суда, буксиры, танкеры, обстановочные и экологические теплоходы, баржи, разбездные суда и осмотровые катера.

В межнавигационный период суда находятся на 10 базах флота — в Московском, Тушинском, Яхромском, Волжском, Тверском, Рязанском и Рыбинском районах гидротехнических сооружений, а также в Серпуховском и Муромском районах водных путей.

В процессе текущего ремонта проверяют все системы судна, при необходимости проводится ремонт узлов и агрегатов. При необходимости капитального ремонта его, в зависимости от сложности

и объема, проводят либо непосредственно в филиалах учреждения, либо на специализированных судоремонтных заводах. В рамках подготовки к навигации-2020 плановые работы по капитальному ремонту ведутся на 16 единицах флота, при этом почти половина из них — силами специалистов филиалов.

Особые профилактические меры по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции, конечно, накладывают дополнительные технические сложности на подготовку флота к работе. При этом все мероприятия идут в штатном режиме, и навигация-2020 будет обеспечена своевременно.

КЛАСТЕР

В УСТЬЕ ШОШИ

Инфраструктурный комплекс кластера «Волжское море» в Тверской области начнут строить уже в этом году.



В устье реки Шоша

В Тверской области в 2020 году начнется строительство комплекса обеспечивающей инфраструктуры туристско-рекреационного кластера «Волжское море» на территории особой экономической зоны «Завидово» для обслуживания туристических судов в устье реки Шоша, сообщает пресс-служба правительства региона.

По мнению губернатора Игоря Рудени, реализация проекта позволит вывести туристическую отрасль региона на качественно новый уровень, создать новые рабочие места для жителей, а также увеличить поток туристов в Тверскую область.

На создание обеспечивающей инфраструктуры кластера будет направлено 1,2 млрд руб., из них

84% — средства федерального бюджета, 16% — областного. Финансирование предусмотрено в рамках соглашения между правительством Тверской области и Федеральным агентством по туризму, которое было подписано в 2019 году.

График работ рассчитан на три года. К концу 2022 года в устье реки Шоша должны построить причальные сооружения, создать акваторию порта, укрепить берег, устроить наружные инженерные сети, а также построить подъездную автомобильную дорогу и парковку.

Ключевой объект инфраструктуры «Волжского моря» — строительство транспортно-пересадочного узла, который объединит водный, железнодорожный и автомобильный транспорт и станет отправной точкой для путешествий по Волге и акватории Московского моря.



АЗОВО-ДОНСКОЙ БАСЕЙН

НА ПРЕДЕЛЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Навигация в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей открылась досрочно — 24 марта, а транзитное судоходство началось по расписанию — 1 апреля 2020 года, несмотря на крайне низкую водность в регионе. «Водный транспорт» разобрался в причинах маловодности, состоянии водного пути и принимаемых мерах для обеспечения гарантированных глубин.



ПЕЧАЛЬНЫЙ ПРОГНОЗ

Зима 2019–2020 годов на территории Азово-Донского бассейна была аномально теплой и малоснежной. Как уточнили в в ФГБУ «Северо-Кавказское УГМС», максимальные снеготолщины наблюдались 15 февраля: в бассейне реки Дон до города Калач они составляли 54% от нормы, к 5 марта они уменьшились до 8%. Влажность почвы в метровом слое на 20 февраля была ниже нормы, она промерзла на небольшую глубину — на 23 см при норме 65 см.

В середине февраля в связи с положительной температурной аномалией началось развитие весеннего половодья на реках Донского бассейна, что раньше средних многолетних сроков на 12–20 дней на малых реках Ростовской области и на 1,5–2 месяца на реке Дон выше Цимлянского водохранилища.

По словам начальника Ростовского гидрометцентра Елены Назаровой, весенние процессы развивались медленно, суточные подъемы составляли в основном 1,5–2 см, на отдельных реках — 5–15 см. Такому развитию половодья способствовали отрицательные ночные температуры воздуха, уменьшающие дружность процесса, а также хорошее впитывание талых вод слабо промерзшей и недостаточно увлажненной почвой.

Наполнение Цимлянского водохранилища вешними водами началось 21 февраля. По прогнозу в период весеннего половодья 2020 года в Цимлянское водохранилище поступит всего 32% от нормы, или 3 куб. км воды. Максимум притока войдет в водохранилище в первой декаде апреля с крайне малым расходом во входном створе 500–600 м³/с (21% от нормы) и будет минимальным за период эксплуатации водохранилища.

Ростовский гидрометцентр в 2020 году прогнозирует напряженную водохозяйственную обстановку на Нижнем Дону. Пропуск воды через Цимлянский гидроузел с 29 марта 2020 года установлен в объеме 180 куб. м/с.

При этом ведомство предупреждает, что гидрологическая ситуация может ухудшиться в летне-осеннюю межень 2020 года, поскольку маловодье на реках

бассейна Дона наблюдается второй год подряд. В 2019 году весенний приток составил 5,45 куб. км (50% нормы), к концу года водохранилище было сработано до минимальной отметки 32,39 м БС.

ЛИМИТИРУЮЩИЕ
УЧАСТКИ

Нынешняя ситуация с водностью, безусловно, сложная, но не уникальная. По словам руководителя ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергея Гайдаева, ее можно сравнить с навигацией 2015 года, которая была одной из самых маловодных за последние 43 года.

На заседании Морского совета при правительстве Ростовской области Гайдаев представил прогнозные глубины на водном пути в зоне ответственности ведомства. В частности, при пропуске 180 куб. м/с глубина на зарегулированном участке реки Дон от входа в 132-й канал до Константиновского гидроузла составит 380 см, от Константиновского до Кочетовского гидроузла — 300–320 см. Без учета сгонно-нагонных ветров при суммарном расходе в створе Раздорского водного поста в объеме 220–240 куб. м/с на ширину 50–60 м глубины на незарегулированном участке реки Дон от Кочетовского гидроузла до первого Арпачинского переката составят 280–300 см, от первого Арпачинского переката до 3121-го км — 290–320 см.

На реке Северский Донец при заданной ширине 30–50 м прогнозируемые глубины судового хода от Усть-Донецкого порта до устья реки составят 300–320 см, от входа в подходной канал УДП до Шлюза № 2–170 — 180 см, от Шлюза № 2 до Шлюза № 3 — 3165 см, от Шлюза № 3 до Нижнекалиновского переката — 170 см.

«Самым лимитирующим участком на Нижнем Дону по-прежнему остается незарегулированный участок реки от Кочетовского гидроузла до 3121-го км», — подчеркнул Сергей Гайдаев.

Он добавил, что на двух перекатах уменьшится радиус закругления: на Молчановском с 300 до 250 м, на Средне-Поречном с 280 до 210 м.

Кроме того, на Кочетовском гидроузле при уровне в нижнем бьефе гидроузла ниже 190 см крупнотоннажный флот с осадкой 3 м

и более может шлюзоваться только по второй (новой) камере.

ПРЕДУПРЕЖДЕН —
ЗНАЧИТ ВООРУЖЕН

На заседании Морского совета при правительстве Ростовской области руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» рассказал, какие меры будут приниматься для гарантированного обеспечения судоходства на Нижнем Дону (доклад есть в распоряжении «Водного транспорта»).

В частности, для обеспечения максимально возможных габаритов судовых ходов будут поддерживаться проектные уровни обеспеченности судоходства на Нижнем Дону (доклад есть в распоряжении «Водного транспорта»).

В частности, для обеспечения максимально возможных габаритов судовых ходов будут поддерживаться проектные уровни обеспеченности судоходства на Нижнем Дону (доклад есть в распоряжении «Водного транспорта»).

В частности, для обеспечения максимально возможных габаритов судовых ходов будут поддерживаться проектные уровни обеспеченности судоходства на Нижнем Дону (доклад есть в распоряжении «Водного транспорта»).

На девяти лимитирующих перекатах, установленных распоряжением Росморречфлота, планируется сужение судового хода.

«В связи с малыми глубинами планируется осуществлять помощь судоходным компаниям путем проводки методом лидирования судов, имеющих повышенную осадку с запасом воды под днищем судна 10 см, вместо 20 см, установленных Правилами плавания по ВВП РФ», — добавил Сергей Гайдаев.

Кроме того, администрацией определены безопасные места для «распазки» сухогрузных, нефтеналивных и груженых серой судов.

«Однако весь комплекс планируемых мер не позволит обеспечить загрузку флота на полную осадку, в связи с этим будет потеря грузооборота, что, в свою очередь, отразится на себестоимости перевозок», — констатировал руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация». — Навигация 2020 года будет одной из самых напряженных, и возможно, водный путь Нижнего Дона будет работать на пределе своих возможностей».

НАЧАЛАСЬ РАНО...

На ряде участков внутренних водных путей России навигация открылась досрочно благодаря аномально теплой зиме.

О сроках открытия навигации-2020 сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

На реке Волга навигация начнется в следующие сроки: Балаково с 1 апреля (по плану 7 апреля), Самара с 15 апреля (по плану с 22 апреля), Чебоксары с 21 апреля (план 24 апреля), Городец 15 апреля (по плану с 25 апреля). На Волго-Балтийском канале и реке Нева

начало судоходства возможно со второй половины апреля при подтверждении заявок на проход судов. Средства навигационной обстановки на Волге и Волго-Балтийском канале, а также других участках водных путей будут выставлены в установленные сроки.

На остальных участках внутренних водных путей, по словам Анисимова, открытие навигации прогнозируется в средние многолетние сроки.

...И НЕОБЫЧНО

Ранняя навигация после теплой зимы... Странная навигация-2020, опередившая привычные сроки не только на Волге и Дону, но и в Красноярске... Разрешившая плавание маломерным судам, но не позволяющая выходить на воду судоводителям. Разводящая мосты на Неве, но с трудом находящая тех, кому это может понадобиться. Манящая новыми маршрутами, но оставившая на отстое пассажирские теплоходы. Странная навигация-2020. Но — какая есть!

НИЖНЯЯ ВОЛГА

Еще 1 апреля, на пару недель раньше обычного, открылась навигация на Нижней Волге. В этот день судоходная обстановка была выставлена на участке от Астрахани до Камышина. 2 апреля для судоходства открылись еще 200 км транзитного пути — от Камышина до Саратова. Всего за первые два дня навигации-2020 для флота открыто более 800 км речного пути.

АЗОВО-ДОНСКОЙ
БАСЕЙН

Еще на неделю раньше, с учетом благоприятных погодных условий, готовностью гидротехнических сооружений и СНО, а также в связи с обращениями судоходных компаний и по согласованию с Росморречфлотом Азово-Донская бассейновая администрация открыла для судоходства водный путь на участке реки Дон от 2875-го км (город Волгодонск) до 3121-го км (г. Аксай) на договорной основе досрочно с 24 марта.

При этом за период с 24 марта по 31 марта в границах Азово-Донского бассейна внутренних водных путей проследовало 19 ед. флота.

Официально же транзитная навигация открылась 1 апреля.

ВОЛЖСКИЙ
БАСЕЙН

7 апреля, в соответствии с установленным госзаданием сроком, вступили в эксплуатацию шлюзы Балаковского района гидросооружений и судоходства (филиал ФБУ «Администрация Волжского бассейна»).

Первыми в камеру шлюза зашли наливные теплоходы «Волгонепфть-233» и «Волгонепфть-159» судоходных компаний «БашВолгатанкер» и «Темп Плюс», направляющиеся к базам погрузки.

Всего в этот день было прошлюзовано 12 судов и пропущено 19 теплоходов.

КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

На водоемах Костромской области 6 апреля открылась навигация для плавания на маломерных судах. В связи с этим инспекторы Центра ГИМС МЧС России по Костромской области усилили профилактическую работу на акватории, в период сложной эпидемиологической обстановки напомнить рыбакам о необходимости соблюдать режим самоизоляции в домашних условиях. Всем рекомендуется находиться дома.

По словам начальника Центра ГИМС И. В. Иванова, владельцам маломерных судов, которых на территории Костромской области более 10 тыс., рекомендуется воздержаться от выхода на воду.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

В Красноярском крае навигация может начаться на две недели раньше обычных сроков, считают в краевом правительстве.

Толщина льда на реках Красноярского края ниже средних годовых значений, как сообщил представитель Среднесибирского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды на заседании оперативного штаба по вопросам проведения северного завоза. По этой причине вскрытие рек и начало навигации ожидается на 10–15 дней раньше.

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Определены сроки начала навигации в Ярославской области. На внутриобластных водных линиях открытие навигации планируется в следующие сроки: на маршруте Ярославль — Новые Ченцы с 1 мая, Ярославль — Константиново и Ярославль — Брейтово — 9 мая, Рыбинск — Колхозник — 9 мая, Переборы — Юршино — 1 мая.

Однако в связи со сложной эпидемиологической ситуацией в стране, предупреждают в областной администрации, открытие навигации на воде может сдвинуться на более поздние сроки.

НА СПГ

ДВИГАТЕЛИ ПРИДУТ В МАЕ

Из-за задержки поставок китайских комплектующих отложен спуск на воду первого в России речного теплохода на СПГ.

Первый в России речной теплоход на природном газе «Чайка» спустят на воду позднее, чем планировалось, из-за проблем с поставкой комплектующих из Китая, передает ИА «Татар-информ» со ссылкой на генерального директора Зеленодольского завода имени Горького Александра Карпова.

«Спуск на воду будет перенесен по причине форс-мажора из-за коронавируса. Срок поставки двигателей из Китая был перенесен, поэтому мы физически не сможем успеть установить эти двигатели, привести их в надлежащее состояние и произвести спуск», — отметил Карпов.

27 февраля 2020 года в Зеленодольске заложили корпус судна, а его спуск на воду был назначен на 15 мая. Теперь двигатели для прогулочно-экскурсионного судна на предприятии надеются получить к 1 мая 2020 года. Корпус судна уже готов, летом его собираются покрасить и нанести надпись, посвященную 100-летию ТАССР.

Теплоход сможет вмещать 150–170 человек. С борта «Чайки» будет открываться панорамный обзор. При этом она сможет проходить под низкими мостами.

Ранее ИА «Татар-информ» сообщало о том, что Зеленодольский завод имени Горького возобновил работу во время режима самоизоляции.

ЗЕМСНАРЯДЫ

И СНОВА ЛИЗИНГ

Завод «Лотос» построит четыре самоходных роторно-ковшовых земснаряда.

Судостроительный завод «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта выиграл конкурс на строительство четырех самоходных роторно-ковшовых земснарядов. Строительство будет финансироваться по лизинговой программе ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ПАО «ГТЛК»), лизингополучателями станут администрации бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации (ВВП РФ). Технический проект земснаряда с учетом требований ФАУ «Российский Речной Регистр» разработан компанией Royal IHC (Нидерланды).

Напомним, в ходе Третьего Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», состоявшегося 26 февраля в Москве и организованного медиа-группой «ПортНьюс», руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Александр Пошивай рассказал, что на судостроительном заводе «Лотос» агентство планирует построить серию из 20 самоходных роторно-ковшовых земснарядов.

Он добавил, что строительство первых четырех судов серии планируется завершить до 2022 года, остальных 16 — до 2030 года.

Основные характеристики земснаряда проекта 93.159: длина корпуса — 50,00 м; ширина корпуса — 11,88 м; высота борта — 2,97 м; осадка средняя с полным запасом топлива — 1,30 м; глубина выработки грунта максимальная — 10 м; глубина выработки грунта минимальная — 2,0 м; производительность земснаряда — 900 м³/час.

Как подчеркнули на «Лотосе», данный проект позволит более эффективно выполнять дноуглубительные работы на внутренних водных путях, а также запустит программу по обновлению дноуглубительного флота.

Завод «Лотос» является якорным резидентом астраханской особой экономической зоны, специализируется на строительстве судов класса «река-море».

ПАРОМЫ

РАЙОН ПЛАВАНИЯ — НЕОГРАНИЧЕН

На Амурском судзаводе завершили корпус парома «Александр Деев» и формируется корпус «Василия Ощепкова».



Амурский судостроительный строит два грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов ледового класса для сообщений между островом Сахалин и материком.

«Корпус судна сформирован на 100%, установлена линия вала и начаты работы по предварительному монтажу главных дизелей», — отметил ответственный сдатчик заказа Глеб Ильиных. — Сейчас активно идут работы по погрузке и монтажу крупногабаритного оборудования, систем трубопроводов, приварных вентиляционных каналов и цистерн. Параллельно с ними работают специалисты электромонтажного производства по монтажу креплений кабельных трасс. Планируется монтаж якорного, швартовного и грузового устройств».

На главной палубе строящегося парома идет работа по монтажу

рельсовых путей для размещения железнодорожных составов и грузового лифта, при помощи которого на нижнюю палубу будет опускаться крупная колесная техника. Следующим важным этапом в строительстве парома будет начало швартовных испытаний.

Между тем, в стапельном цехе продолжается формирование корпуса второго парома «Василий Ощепков». К выводу на понур готовятся десять блоков парома, который строится по уже отработанной технологии, предполагающей сборку и максимальное насыщение блоков будущего парома в цехе, а окончательную стыковку — на открытом стапеле.

«Самым тяжелым является блок № 6, в котором разместится машинное отделение, а также следующий за ним блок № 7, в котором будут располагаться дизель-генераторы и главный распределительный щит», — пояснил старший строитель заказа Сергей Полещук.

На сегодняшний день полностью сформированы и предъявлены заказчику и Регистру шесть блоков. До конца апреля судостроителям необходимо сформировать и предъявить заказчику и Регистру еще два кормовых блока.

Спуск на воду полностью сформированного корпуса «Василия Ощепкова» запланирован на 25 сентября

2020 года. В этом же году АСЗ планирует перевести на сдаточную базу для достройки и прохождения ходовых испытаний паром «Александр Деев», полностью насытив его оборудованием.

Напомним, что заказ на два парома ПАО «АСЗ» получило в 2016 году. Закладка двух корпусов грузопассажирских автомобильно-железнодорожных паромов проекта CNF11CPD00300 для линии Ванино — Холмск состоялась 29 июня 2017 года. В качестве заказчика выступила компания «ГТЛК» (Государственная транспортная лизинговая компания). В отличие от ныне эксплуатируемых паромов типа «Сахалин», новые парома будут иметь неограниченный район плавания вне зависимости от погодных условий и станут надежным связующим звеном между Сахалином и материковой частью России.

Длина каждого из паромов — 131 м, ширина — 22 м. Дедвейт судна составляет около 7250 тонн.

Амурский судостроительный завод является одним из крупнейших предприятий судостроительного профиля в Дальневосточном регионе России. Производственные мощности и техническое оснащение предприятия приспособлены для строительства кораблей и судов спусковой массой до 10 тыс. тонн, длиной до 150 м и шириной до 20 м.

ТАНКЕРЫ

«ЛАЧИН» И «НАВИС» — ЛУЧШИЕ

Танкер проекта RST12C «Лачин» и сухогруз проекта RSD32M «Навис-1» включены в Significant Ships of 2019.

Британское Королевское общество корабельных инженеров (RINA — Royal Institution of Naval Architects) включило два судна, спроектированных Морским Инженерным Бюро, в список лучших судов 2019 года (Significant Ships of 2019).

В число пятидесяти судов различного назначения, типа и размеров (от морских круизных лайнеров до супертанкеров), отобранных старейшим мировым сообществом кораблестроителей, выбраны два судна — многоцелевое сухогрузное судно проекта

RSD32M «Навис-1», построенное Окской судовой верфью (Навашино), и каспийский танкер — продуктово-химовоз проекта RST12C «Лачин», строительство которого осуществила Baky Shipyard.

По условиям, принятым в RINA, эксперты изучают только головные (для каждой верфи) суда, сданные в прошедшем году в эксплуатацию.

Вместе с «Лачином» и «Нависом-1» уже 11 раз суда, спроектированные Морским Инженерным Бюро, отмечаются как Significant Ships.



Танкеры нового проекта RST12C имеют усиленную «каспийскую» функцию: при «каспийской» осадке 4,54 м дедвейт 8009 тонн (у проекта RST27 — дедвейт 7030 тонн), что больше на 979 тонн; объем грузовых цистерн рассчитан на перевозку нефте-

продуктов Каспийского региона и увеличен за счет подъема тронка до 9190 м³ (у RST27 — 8100 м³), т.е. на 1090 куб. м.

Суда проекта RSD32M в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Азовский пятидесятничник», то есть в качестве основной целевой задачи могут перевозить «классические» партии зерна в 5000 тонн из портов Азовского и Каспийского морей при характерной в этих районах осадке 4,20 м.

При характерной для ВДСК осадке 3,60 м в реке дедвейт составляет около 3833 тонн, при характерной для Азовских и Каспийских портов осадке 4,20 м в море — около 5157 тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,745 м — около 6220 тонн.

Головное судно проекта RST12C «Лачин» было заложено 9 декабря 2017 года, спущено на воду 21 февраля 2019 года, сдано 13 декабря 2019 года.

Головное судно проекта RSD32M «Навис-1» было заложено 22 мая 2018 года, спущено на воду 12 декабря 2018 года, сдано 29 мая 2019 года.



МЕЖСЕЗОНЬЕ

ГОТОВЬ ЛЕДОКОЛ ЛЕТОМ...

В то время как на ВВП России почти повсеместно начался сезон навигации, для флота ледокольного наступает пора межсезонья.

В зимнюю навигацию 2019–2020 годов ледокольный флот Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» пополнился буксиром — судном снабжения «Георгий Седов». Корреспондент «Водного транспорта» побывала на борту ледокола и узнала, как прошла первая ледовая навигация в Азовском море и что ждет судно в межнавигационный период.

Южная зима переменчива и непредсказуема. Многие до сих пор с ужасом вспоминают суровую навигацию 2011–2012 годов, когда из-за аномально низких температур Азовское море практически полностью покрылось льдом. При этом толщина чистого нового льда составляла 40 см, а в торосах достигала 1,5–2 м. Тогда в ледовом плену оказалось более 60 судов, 13 ед. флота интенсивной подвижкой льда сдрейфовало в западную часть Азовского моря на морские банки. На теплоходах заканчивались провизия, питьевая вода, топливо... На помощь судам, чтобы обеспечить их безопасность, пополнить запасы и, по возможности, выволить из ледового плена, отправились ледоколы ФГУП «Росморпорт».

Опыт той зимы изменил отношение к важности ледокольной проводки в портах Азовского моря. В предыдущую навигацию 2018–2019 годов в зоне ответственности АБФ ФГУП «Росморпорт» работало пять линейных ледоколов: «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов», «Капитан Харчиков», «Капитан Мошкин» и специально передислоцированный с Балтики «Капитан Зарубин». В морском порту Ейск ледокольную проводку обеспечивал «Капитан Крутов».

В зимнюю навигацию 2018–2019 годов ледоколы обеспечили движение 3 357 судов в/из морских портов Азовского моря. При этом во всех бассейнах в замерзающих морских портах России в навигацию 2018–2019 годов под контролем ледоколов ФГУП «Росморпорт» прошло более 6,5 тыс. судов.

К навигации 2019–2020 года тоже готовились серьезно: ледоколы Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» были своевременно подготовлены к началу периода ледокольных проводок и заблаговременно введены в эксплуатацию с целью предъявления контрольно-надзорным органам. Кроме того, ФГУП «Росморпорт» приобрел для Азовского бассейна — буксир-судно снабжения с ледовым классом Arc 5 «Георгий Седов», который планируется использовать для обеспечения ледокольных проводок судов в Азовском море.

«Георгий Седов» — однопалубное судно с носовым расположением надстройки и машинного отделения. Ледовый класс и наличие азипода позволяют буксиру работать при толщине льда до 90 см на глубинах 2,5–3 м, что особенно важно в мелком замерзающем Азовском море.

Судно оборудовано танками для перевозки питьевой воды и топлива и может использоваться не только для буксировки, но и для снятия отходов с судов и тушения пожаров, в том числе в период зимней навигации. Ранее судно ра-

ботало под именем Antarcticaborg на казахском шельфе в Каспийском море: обслуживало буровые вышки. АБФ ФГУП «Росморпорт» планирует использовать буксир — судно снабжения «Георгий Седов» в морских портах Ростов-на-Дону и Азов для обеспечения ледокольных проводок и оказания буксирных услуг.

Для работы на новом судне был сформирован экипаж из надежных, проверенных кадров. Капитаном назначили Дмитрия Владимировича Просветова. Он пришел на флот, продолжая дело отца и деда, которые трудились работали на «крылатом» флоте. С 5 лет будущий капитан «Георгия

Буксир-судно снабжения Antarcticaborg было построено на судостроительной верфи Kvaerner Masa-Yards (Хельсинки, Финляндия) в 1998 году. В 2019 году переименовано в честь русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова.

Судно имеет ледовый класс Arc5. Длина буксира составляет 65,1 м, ширина — 16,4 м, высота борта — 4,4 м, осадка — 2,9 м. Мощность главных двигателей — 3900 кВт. Плавсредство оборудовано двумя пожарными насосами производительность 50 и 40 куб. м/час. «Георгий Седов» развивает скорость до 13 узлов.

Седова» ходил на вахты с отцом Владимиром Петровичем, а после школы поступил в Ростовское речное училище (ныне вошло в состав Института водного транспорта Г. Я. Седова). Начинать флотскую карьеру Дмитрий Владимирович на пассажирском скоростном теплоходе на подводных крыльях «Восход-63». Потом работал третьим помощником капитана в Азово-Донском ГУВПиСе (в настоящее время Азово-Донская бассейновая администрация) на буксире «Капитан Шлыгин».

В 2006 году Дмитрий Просветов впервые пришел работать на ледокол «Капитан Харчиков» под



руководством капитана Виктора Андреевича Грищенко. Именно на этом судне он вырос до второго помощника до капитана, а в ноябре 2019-го принял «Георгия Седова».

Примечательно, что старший помощник Сергей Иванович Малышев принимал это судно со стапелей еще в 1998 году, работая тогда капитаном в компании Wagenborg, и спустя столько лет вернулся на борт. «Это капитан с огромным опытом работы и большой морской практикой», — говорит про старпома Просветов.

Доволен капитан и вторым помощником Вадимом Рамазановым: «Он очень работающий, имеет большой опыт ледокольных проводок и никогда не подведет». Рамазанов в 2010 году пришел на «Капитана Харчикова» матросом, продвинулся по карьерной лестнице и вместе с капитаном перешел на «Георгия Седова».

Механиком по призванию называет капитан старшего механика Александра Копылова. Второй механик Валерий Грипасов тоже мастерски справляется с обязанностями по механической части и грамотно заполняет многочисленные документы.

Старший электромеханик Семен Гринчук ранее, как и многие другие члены экипажа, трудился на ледоколе «Капитан Харчиков». У него за плечами большой опыт работы на судах разных типов, что всегда ценно. Вторым электромехаником Андрей Волобуев принимал «Харчикова» еще в 2002 году, так что опыта и ему не занимать.

Боцмана Дениса Мазура капитан в шутку сравнивает с Карлсоном: «У него как будто моторчик сзади стоит: постоянно в работе, и не только выполняет многочисленные поручения, но и сам проявляет инициативу!»

Кормит эту дружную команду судовой повар Валентина Анисимова. На ледоколах Росморпорт она работает первую навигацию и очень довольна оснащением камбуза и условиями проживания: «У каждого члена экипажа

в каюте есть душ и туалет, телевизор, музыкальный центр. На кухне столько оборудования, что я по ведомости разбиралась, где что находится: можно готовить самые разные блюда. Так что созданы все условия для труда и отдыха!».

В навигацию на борту ледокола трудятся двенадцать членов экипажа и два ледовых помощника. По словам капитана Просветова, для класса автоматизации А1 этого вполне достаточно.

В морской порт Азов из Новороссийска «Седов» пришел под самый Новый год, 30 декабря 2019 года. Эта зима была аномально теплой. Хотя период ледокольной проводки в морских портах Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог продолжался с 26 ноября 2019 года по 27 февраля 2020 года, фактически большую часть времени ледоколы дежурили у приемных буев, а суда осуществляли самостоятельное плавание.

«Мы работали от Азово-Донского морского канала до Беглицкой косы, дальше лед не становился в эту зимнюю навигацию, — вспоминает капитан. — Конечно, опробовали судно, но на максимальной мощности поработать не удалось».

Дмитрий Просветов отмечает, что «Георгий Седов» кардинально отличается в управлении: он очень маневренный и разворачивается практически на одном месте, оборудован азиподами. Поэтому команде приходится постоянно учиться и набирать опыт работы на новом судне.

В межнавигационный период судно предстает плановый текущий ремонт. На судне сохранилась подробная информация о предыдущих ремонтах, они проводились четко и в срок, так что капитан оценивает состояние «Георгия Седова» как хорошее. Но нет предела совершенству! Поэтому в этом году планируется проверка всех цистерн, переборка клапанов и, конечно, саморемонт силами экипажа снаружи.

«Полная команда будет задействована на саморемонте, плюс постоянные дежурства, так что работы хватит всем!» — заверяет капитан Дмитрий Просветов.

Фото Елены Ткачевой.

Подготовлено при участии ФГУП «Росморпорт»



ИССЛЕДОВАНИЯ

ЭКОМОНИТОРИНГ С ЭКОСУДНА

Институт океанологии и Федор Конюхов будут проводить совместные исследования.

Совместные исследования Института океанологии и знаменитого путешественника Федора Конюхова помогут диверсифицировать научные знания о Мировом океане, говорится в сообщении пресс-службы Института океанологии им. П. П. Ширшова РАН.

Одним из первых проектов, реализуемых в рамках сотрудничества, станет экологический мониторинг Мирового океана, в ходе которого катамаран NOVA на солнечной энергии Федора Конюхова будет оснащен уникальной системой сбора микропла-

стика, разработанной учеными Института океанологии.

Проводимые ранее исследования позволяли строить представления о степени загрязнения моря пластиком на основе образцов, собранных с поверхности моря. Созданная институтом система работает в полуавтономном режиме и дает возможность осуществлять непрерывный отбор проб пластика в подповерхностном слое моря по ходу движения судна на глубинах 1–5 м. Использование этой системы позволит существенно улучшить существующие представления о количественных и качественных характеристиках

микропластика в пройденных Федором Конюховым акваториях Атлантического и Тихого океанов.

В рамках Меморандума о сотрудничестве стороны планируют реализовывать совместные научные, просветительские и экспедиционные проекты.

Помимо экологического мониторинга планируется исследовать рельеф морского дна, подводную флору и фауну, а также изучить динамику океанской циркуляции, механизмы перемешивания вод с целью математического моделирования происходящих в океане физических процессов.



Федор Конюхов. Источник: yandex.ru

ЭКСПЕДИЦИЯ

С ВЕТРИЛОМ — НА ШОГЛЕ,
ШОГЛОЙ — НА НОГАХ

Экспедиция из Архангельской области пройдет на карбасе по пути поморов в Мангазею.

Ветрило — так некогда именовался парус на поморских карбасах. И поднималось ветрило на мачте — шогле, которую надежно держали ванты — то есть ноги...

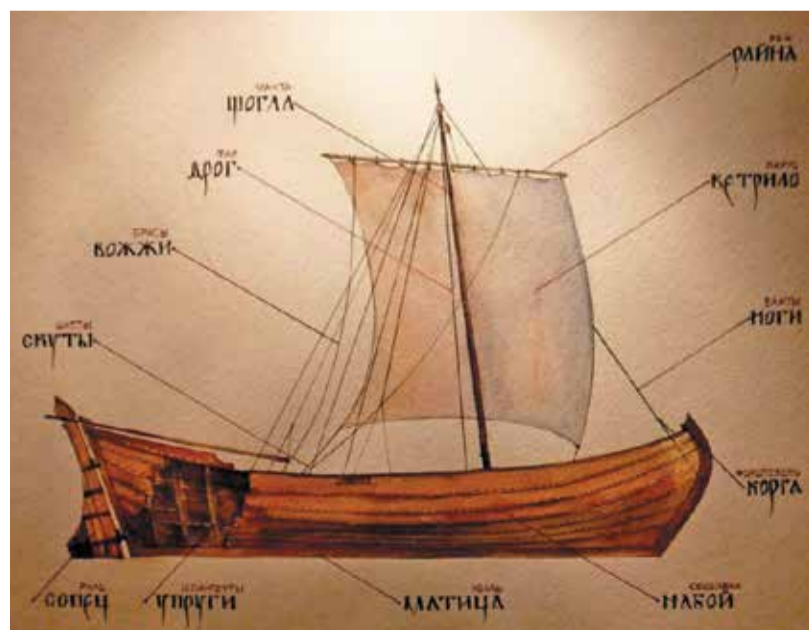
Экспедиция на деревянном двухмачтовом карбасе «Вашка», построенном по традиционным поморским технологиям, в августе 2020 года будет исследовать путь поморов в Мангазею от Архангельской области до полуострова Канин, который разделяет Баренцево и Карское моря.

Мангазея — первый русский заполярный город XVII века в Сибири. Располагался на севере Западной Сибири на реке Таз в месте впадения в нее реки Мангазейки. Архангельские поморы проходили из Белого и Баренцева моря через пролив Югорский Шар в Карское

море и далее по рекам Ямала до Обской губы, проложив тем самым морской путь в Мангазею из Архангельска.

Маршрут экспедиции на карбасе «Вашка» пройдет из Архангельской области на полуостров Канин. Цель ее — исследовать так называемый Чешский волок на пути поморов в Мангазею, когда они по двум речкам Чиж и Чеша срезали Канинский полуостров и попадали сразу в Карское море в Чешскую губу и шли на восток.

Чешский волок проходил в южной части полуострова Канин, где поморы перетаскивали свои суда из реки Чиж в реку Чеша, впадающую в Чешскую губу. Планируется, что в экспедиции примут участие 10 человек — это два сменных экипажа из разных регионов страны.



В Поморье любое небольшое парусное судно обычно называют карбасом. Источник: grandkid.ru

ПО ПОМОРСКИМ ТЕХНОЛОГИЯМ

В Архангельске создадут открытую для посетителей верфь с экспозиционными площадками.

И ВЕРФЬ, И КОНЦЕРТНАЯ
ПЛОЩАДКА

Открытую для посетителей верфь, где можно будет наблюдать за строительством деревянных судов и отдельным пространством для проведения выставок и концертов, создадут в Архангельске. Как рассказал ТАСС руководитель клуба «Морские практики» Евгений Шкаруба, до середины апреля будет проходить конкурс на создание проекта культурно-выставочного пространства «Открытая палуба».

«Мы объявили конкурс на создание архитектурного проекта. Наша цель — привлечь студентов Северного Арктического федерального университета (САФУ), и не только к созданию культурного пространства, инфраструктуры при верфи, где будут проходить культурные проекты, связанные с деревянным кораблестроением и морской культурой Русского Севера. Задача — сделать красивую постоянно действующую площадку», — сказал Шкаруба.

В верфь переоборудован ангар на территории САФУ. Здесь будут делать шхуну по старинным поморским технологиям. Работы по ее строительству уже начались — участники проекта под руководством норвежских мастеров сделали первый шпангоут, сейчас идут работы по обустройству самой верфи. «Здание было не приспособлено, это фактически была станция техобслуживания. Мы продолжим работу по строительству судна, когда обустроим пространство», — сказал Шкаруба.

Сейчас в помещении делают специальный укрепленный пол, при этом работают волонтеры.

Конкурс по созданию проекта продлится до середины апреля, построить и открыть ее планируется к середине июля. Проект поддержан в том числе Фондом президентских грантов. Первым событием на новой площадке станет торжественная закладка матицы — кия шхуны, которая пройдет в рамках первого Международного форума по деревянному историческому судостроению «Матица-2020».

Планируется, что строительство шхуны продлится несколько лет. На основные этапы будут приглашать мастеров из Норвегии, поскольку там сохранились технологии строительства традиционных поморских судов. Вовремя форума в верфи разместят двухмачтовый карбас «Вашка», который в 2017 году построили по старинным методам яхтсмены из Архангельска, Санкт-Петербурга, Москвы и Новосибирска под руководством местного мастера из села Лешуконское Архангельской области.

«На площадке у нас будет выставка «Наследие деревянного судостроения» с участием жителей области. И будет еще одна выставка «Потешный флот», приедут художники из Москвы Евгений Гриневич и Наталья Куликова, привезут коллекцию деревянных скульптур. С этого начнется выставочная деятельность площадки, а так на ней можно будет проводить концерты, мастер-классы, занятия

по мореходному делу», — отметил Шкаруба.

Выставка «Наследие деревянного судостроения» будет основана на фотографиях, сделанных жителями Архангельской области. Организаторы планируют объявить конкурс снимков небольших деревянных судов и лодок, которые сохранились в регионе, возможно, где-то заброшены.

«Это будет такое фотоисследование. Мы предложим фотографировать, конечно художественно, те лодки, которые у кого-то, может, есть рядом с домом, в их селе, в их деревне, на том берегу, где они живут. Это может быть и река, и озеро, и, конечно, Белое море», — пояснил Евгений Шкаруба.

Кроме фотографий предполагается собрать информацию о каждом судне: где оно находится, в каком году построено, кто его сделал, для каких целей лодка использовалась. «Мастера уходят, востребованность таких судов падает, и у нас есть угроза потери огромного культурного феномена народного судостроения», — сказал собеседник агентства. Он отметил, что если деревянному зодчеству уделяется внимание, объекты реставрируются и по возможности сохраняются технологии, то по отношению к деревянному судостроению, особенно региональному, такой работы практически не ведется.

Реконструкторы планируют создать каталог малых деревянных судов Архангельской области.