

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».

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



**ВАРЯЖСКИЙ ПУТЬ
XXI ВЕКА**

СТР. 4



**ПРЯМОЙ ДИАЛОГ
С БИЗНЕСОМ**

СТР. 9

ОТКРЫТЬ АРКТИКУ

Государственная Дума Российской Федерации приняла поправки, упрощающие для иностранных круизных туристических судов посещение Арктической зоны РФ, а также Дальневосточного федерального округа. Поправки вносятся в законы «О Государственной границе РФ» и «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ».

Закон упрощает возможность захода иностранных туристических и круизных судов в российские порты в Арктическом и Дальневосточном регионах. Это будет способствовать развитию их туристического потенциала

В соответствии с законом Правительство РФ должно будет утверждать перечень портов или пунктов в районах внутренних морских вод и территориального моря Российской Федерации, прилегающих к территориям субъектов РФ, входящим в Арктическую зону РФ или Дальневосточный федеральный округ, в которых иностранным туристическим судам будет разрешено производить посадку пассажиров-туристов и высадку их на берег. Также они смогут осуществлять выгрузку или погрузку припасов в данных портах.

Как пояснил председатель Комитета по безопасности и противодействию коррупции Госдумы России Василий Пискарев, упрощение процедур организации морского туризма в Арктике не создаст угрозу безопасности страны, при этом будет способствовать росту туристического потока в регион.



НА ФЛОТ ПРИДУТ ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

В новый учебный год отправляются 5 вузов, подведомственных Росморречфлоту. В 2019 году на обучение по программам высшего образования отмечается значительный количественный и качественный рост абитуриентов. При этом стало больше иностранных соискателей.

Подготовка квалифицированных молодых специалистов является одной из главных задач обеспечения безопасности мореплавания, т.к. именно от тех решений, которые будут приняты экипажем, зависит сохранность груза, экология океана и самое главное — жизнь команды и пассажиров. Во всех вузах Росморречфлота практическая подготовка членов экипажей морских судов осуществляется в строгом соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года.

Общее количество заявлений в Морской государственный университет им. адмирала Г. И. Невельского (Владивосток) в этом году в несколько раз превышает

планнабора. Спрос на технические специальности уверенно растет. Уже зачислены 649 абитуриентов по различным техническим и гуманитарным направлениям обучения. В вузе отметили, что кампания-2019 фиксирует прогнозируемый повышенный интерес абитуриентов к техническим инженерным специальностям. Лидерами среди направлений обучения являются «Информатика и вычислительная техника» и «Информационно-аналитические системы безопасности». Особое внимание абитуриентов привлекают программы подготовки, выполняемые совместно с индустриальными партнерами вуза. Так, в партнерстве с ООО «Судостроительный комплекс «Звезда» (структура НК «Роснефть») в этом году уни-

верситетом выполнен очередной набор на обучение по программе целевой подготовки по направлениям «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» и «Машиностроение». Помимо дополнительной стипендии участники программы получают возможности прохождения практики и последующего трудоустройства. На места, финансируемые из федерального бюджета, на курсантские специальности в Университет им. Невельского принято 350 человек.

В приемной комиссии ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова (Санкт-Петербург) газете «Водный транспорт» сообщили, что контрольные цифры приема в университет в 2019 году на программы высшего образования (бакалаври-

ат, специалитет, магистратура) на очную форму в объеме 1006 мест выполнены полностью.

В головной вуз на очную форму обучения зарегистрировано более 15 тысяч заявлений. Средний конкурс превысил 11 человек на место. Самый большой конкурс по заявлениям был зафиксирован на направление бакалавриата «Государственное и муниципальное управление» — более 54 человек на место.

По информации приемной комиссии Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова (Новороссийск), конкурс на судоводительский факультет в этом году оказался в два раза выше, чем в 2018 году. На другие специальности вуза тоже высокий спрос.

Начало, окончание на стр. 2

НА ФЛОТ ПРИДУТ ЛУЧШИЕ ИЗ ЛУЧШИХ

Окончание, начало на стр. 1
Так в этом году, на специальность «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» конкурс был 7 человек на место. Вырос конкурс на «Юриспруденцию», на специальность «Технология транспортных процессов» конкурс составил 5 человек на место. В целом на 317 бюджетных мест подано 1374 заявления, что превышает 4 человека на место. Стало значительно больше и абитуриентов, имеющих средний балл ЕГЭ выше 75-ти. «Ушаковка» проводит серьезную профориентационную работу, и как результат — в этом году учившихся школьников специалисты отмечают более целенаправленный выбор профессии. Впервые более 30 абитуриентов, которые обучались по программам среднего профессионального образования (проект вуза «Большой университет») успешно сдали ЕГЭ и по результатам конкурса зачислены на 1-й курс.

Ведущий транспортный вуз Поволжья — Волжский государственный университет водного транспорта сообщил о конкурсе свыше 8 человек на место. Все 486 бюджетных мест заполнены, в лидерах по-прежнему такие специальности, как «Судовождение», «Кораблестроение» и «Технология транспортных процессов». В структурном подразделении университета — Нижегородском речном училище им. И. П. Кулибина конкурс по бюджетным специальностям превысил 4 человека на место. Кроме нижегородцев в старейшее речное училище России придут курсанты из Марий Эл, Украины, Молдовы, Владимирской области и Ульяновска.

Рост спроса на морские профессии, по мнению экспертов, связан не только с романтикой морской профессии, но и с преимуществами, которое дает обучение в морском университете: высококачествен-

ное образование, интересная и перспективная плавательная практика. Как правило, рабочие контракты курсанты заключают еще на третьем и четвертом курсах. Подготовленные в России морские специалисты востребованы во всем мире. При этом дипломы отечественных вузов не требуют подтверждения или переаттестации в иностранных судоходных компаниях.

Для эффективного контроля соответствия образовательного процесса международным и национальным требованиям Минтрансом России создана структура, которая формирует собой единую систему подготовки специалистов, соответствующую функциям и уровням Конвенции ПДНВ. В нее входят учебно-тренажерные центры, которые оснащаются современным тренажерным оборудованием, соответствующим требованиям Конвенции ПДНВ. Вторая составляющая этой структуры подразумевает получение морскими образовательными организациями признания Минтранса России по основным образовательным программам подготовки



янный контроль знаний и качества подготовки со стороны Минтранса России и Росморречфлота.

разработан единый стандарт оснащения учебных судов для обеспечения достижения требуемого уровня практической

Эксперты Росморречфлота предлагают также расширить районы плавания парусных учебных судов «Надежда» и «Херсонес» и учебно-производственного судна «Профессор Хлюстин». Так, уже сейчас в качестве положительного примера называется кругосветка, посвященная 200-летию открытию Антарктиды экспедицией под командованием Ф. Ф. Беллинсгаузена и М. П. Лазарева, которая запланирована Росрыболовством в 2019–2020 годах. Для вузов Росморречфлота выделена квота в 69 мест для участия в этой экспедиции.

Весной этого года вузами Росморречфлота были проведены ярмарки вакансий с привлечением различных судоходных компаний и отраслевых предприятий. В них приняли участие более 200 представителей работодателей из более чем 150 предприятий и организаций, которые смогли не только продемонстрировать свои организации, но и заинтересовать обучающихся вузов. Ярмарки посетили 1774 студента и курсанта, обучающиеся на 4–5-м курсах, из них 710 сумели договориться с работодателями о дальнейшем трудоустройстве.

В Росморречфлоте считают, что в 2019–2020 учебном году необходимо продолжить проведение ярмарок вакансий как на базе вузов, так и на базе филиалов.

Вузы Росморречфлота, начиная с 2016 года, ежегодно проводят ряд мероприятий по реализации проекта WorldSkills Russia в подведомственных морских образовательных организациях. Вместе с тем необходимо расширять взаимодействие по отработке профессиональных компетенций, в том числе и на тренажерном оборудовании по принципу имитационного управления судном.

СПРАВКА ГАЗЕТЫ «ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»

ФГУП «Росморпорт» активно участвует в подготовке квалифицированных кадров для отрасли, предоставляя свои парусники для прохождения учебной плавательной практики. В настоящее время на парусном учебном судне «Надежда» проходят обучение 120 курсантов МГУ им. адм. Г.И. Невельского, на борту парусника «Мир» — 132 студента ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова, на судне «Херсонес» — 80 студентов колледжа Института водного транспорта имени Г.Я. Седова (филиала ФГБОУ ВО «ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова»).

моряков. И третье направление — это независимая оценка качества знаний выпускников квалификационными комиссиями в соответствии с порядком прохождения подготовки, учета стажа плавания, проведения квалификационных испытаний кандидатов на получение дипломов и выдачи дипломов членам экипажей судов.

Такая структура подготовки кадров обеспечивает посто-

После освоения необходимых компетенций на тренажерах курсанты проходят практику на учебных судах ФГУП «Росморпорт» через три центра организации учебных практик (ЦОУП): Дальневосточный, Европейский и Южный, расположенных соответственно в городах Владивосток, Санкт-Петербург и Новороссийск, где в реальных условиях отрабатываются первичные навыки. В 2018 году

подготовки, определяющий, каким оборудованием, инвентарем и учебно-методическим обеспечением должно быть оснащено судно. На учебных судах имеются учебные классы, позволяющие курсантам, не отрываясь от практики, получать новые знания и умения.

На следующих этапах плавапрактики курсанты направляются на суда судоходных компаний, где курсанты в реальных условиях закрепляют профессиональные навыки и компетенции более высокого командного уровня.

В связи с этим Росморречфлот считает целесообразным предпринять комплекс мер по стимулированию, в первую очередь, российских судоходных компаний. Планируется заранее предусматривать практикантские места при строительстве новых судов, принимать на практику большее количество курсантов и предусмотреть меры экономического стимулирования компаний (например, за счет снижения портовых сборов с судов), имеющих на борту практикантов морских образовательных организаций. Кроме того, как считают в Росморречфлоте, существует необходимость в строительстве двух новых учебно-производственных судов для обеспечения плавательной практики курсантов Северо-Западного и Черноморского бассейнов, а также Северного морского пути.





ПЕРВЫЙ ПРИШЕЛ

Новый причал в Невской Дубровке принял круизный теплоход «Дмитрий Фурманов».

Новый паловый причал в Невской Дубровке 8 августа 2019 года принял первый круизный теплоход «Дмитрий Фурманов». Причал построен во Всеволожском районе Ленинградской области в рамках инвестиционного проекта возведения пристаней для туристских судов, который реализуется в Ленинградской области с 2017 года.

Причал был возведен за полтора месяца. Работы велись по специальной щадящей технологии, обеспечивающей погружение легких свай-палов в дно Невы за счет вибрации. К пристани теперь смогут швартоваться в том числе суда вместимостью до 300 пассажиров.

Торжественную церемонию открытия причала посетил корреспондент

«Водного транспорта». «Для нас это очень важное событие. Это первый причал на берегу Невы для круизных судов, кроме Петербурга. Есть новый причал на Ореховом острове, но это остров. Если теплоход зашел в Неву, то до Санкт-Петербурга идти три часа. Теперь есть промежуточная остановка в Невской Дубровке, где можно сходить в музей и посмотреть памятники, посвященные защитникам Родины. В следующем году эта остановка наверняка будет популярной для круизных теплоходов. Сегодня мы сделали тестовый заход, в следующем году заходы наших теплоходов в Невскую Дубровку будут на регулярной основе», — отметил председатель совета директоров круизной компании «Со-

звездие» Александр Соснин. В поселке Дубровка находятся многочисленные воинские захоронения, именно здесь была переправа к плацдарму «Невский пятячок», где шли кровопролитные бои за Ленинград.

Напомним, что в 2018 году было подписано соглашение о развитии причальной инфраструктуры в Ленинградской области. Подписи под соглашением в ходе Сочинского инвестиционного форума поставили губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко и директор ООО «Конт» Алексей Обрядин.

Куратором проекта выступает Управление по транспорту Ленинградской области.

СЮРПРИЗ НА БАЛТИКЕ

В российской части Финского залива сложилась ненормальная ситуация: внезапно обнаружилось, что постановка судов на ряд якорных стоянок портов Приморск и Усть-Луга незаконна. Пограничники уже отчитались о штрафах, теперь же ситуацию приходится выправлять в «ручном режиме».

По информации участников судоходного рынка, с 22 июля 2019 года сотрудники Пограничного управления ФСБ России начали штрафовать капитанов судов и судовладельцев за нарушение закона РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации». Как сообщили ИАА «Порт-Ньюс» четверо представителей различных судоходных компаний и морских агентов, сложности с соблюдением законодательства РФ возникли для судов, следующих в порты Финского залива Усть-Луга и Приморск. Якорные стоянки этих портов (недалеко от островов Гогланд и Сескар) оказались не включенными в пределы пунктов пропуска через государственную границу РФ. Однако, согласно закону о госгранице РФ, судно, пересекая границу РФ, должно незамедлительно проследовать в пункт пропуска через границу. На пути следования, в числе прочего, запрещается остановка судна. Таким образом, судно, останавливаясь на якорной стоянке, которая расположена вне пределов пункта пропуска, нарушает закон о госгранице, что влечет наложение штрафа на капитана судна либо на судовладельца при повторном нарушении его судами данной нормы.

Кроме того, как прокомментировали в Погрануправлении ФСБ по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, районы якорных стоянок морского порта Усть-Луга определены в приложении 4 к «Обязательным постановлениям в морском порту Усть-Луга» (утверждены приказом Минтранса РФ от 15 января 2013 г. № 6). В указанном приложении дан исчерпывающий перечень якорных стоянок порта Усть-Луга, и якорная стоянка № 10а там отсутствует, как отсутствует в других Обязательных постановлениях по портам, расположенным в российской части Финского залива.

Занарушение закона о госгранице на якорных стоянках в Финском заливе в период с 22 июля 2019 года к административной ответственности были привлечены 24 капитана морских судов заграничного следования. Общая сумма взысканных штрафов составила более 700 тыс. руб.

При этом в соответствии со ст. 18.1. КоАП РФ размер штрафа за указанные нарушения должностными лицами составляет от 30 тыс. до 50 тыс. руб., на юридические лица налагается штраф от 400 тыс. до 800 тыс. руб.

7 августа Погранслужбой ФСБ России по согласованию с администрацией морских портов Финского залива было принято решение о временном разрешении поправки судов на якорные стоянки № 10 и № 12 Финского залива до начала процедуры прохождения государственного пограничного контроля. При этом остановка на стоянках № 10 и № 12 допускается лишь после получения разрешения, для чего необходимо направить сведения о судне, маршруте его следования и экипаже в Погранслужбу.

9 августа решением координационного совета, проведенного Погрануправлением в морском пункте пропуска через государственную границу в порту Усть-Луга, разрешена поправка российских и иностранных судов в районе якорной стоянки № 11а. Суда, в отношении которых не осуществлен пограничный, таможенный или иные виды контроля, могут временно использовать названную якорную стоянку в случае неготовности терминалов морского порта к их приему.

Очевидно, что для окончательного решения проблемы необходимо вносить изменения в соответствующие нормативно-правовые акты. Отсутствие постоянных «легальных» якорных стоянок снижает привлекательность российских портов и негативно отражается на безопасности судоходства.





ВАРЯЖСКИЙ ПУТЬ XXI ВЕКА

Впервые после девятилетнего перерыва круизная компания «Мостурфлот» возобновила речной круизный маршрут Москва — Великий Новгород — Москва.

С 26 июля по 7 августа 2019 года гости пассажиры теплохода «Сергей Есенин» в рамках маршрута посетили города и стоянки: Углич, Кузино, Вытегру, Лодейное Поле, Великий Новгород, Старую Ладугу, остров Валаам, этно-культурный центр народов Русского Севера в деревне Мандроги, Мышкин. Маршрут прошел по Каналу им. Москвы, рекам Волга, Шексна, Ковжа, Свирь, Волхов, озерам Белому, Онежскому и Ладожскому.

Круизный теплоход такого типа прошел по реке Волхов до Великого Новгорода впервые в истории советского и российского судоходства.

Стало это возможно благодаря модернизации теплохода в декабре 2018 года, когда были подрезаны выхлопные трубы теплохода на 30 см. Это позволило судну, в зависимости от уровня воды в реке Волхов, иметь запас по высоте от 20 до 70 см до нижнего уровня Волховского железнодорожного моста.

1 августа теплоход «Сергей Есенин» был торжественно встречен в Великом Новгороде администрацией города и местными жителями.

Руководство компании «Мостурфлот» уверено, что включение Великого Новгорода в маршрут — это значимое событие в развитии речного туризма. Великий Новгород привлекает туристов



своей древностью, ведь раньше он был центром торговли и ремесел, а сейчас превратился в город-музей, известный не только в России, но и мире. Как отметили в компании, пассажиры уже ин-

тересуются подобным круизом на следующий год. В следующем году планируется два круиза в период июль-август. Но пока еще рано говорить о регулярности данного маршрута, так как все зависит

от глубин реки Волхов. Рейсы планируются на вторую половину лета, когда уровень воды спадает и теплоход может пройти без препятствий под Волховским железнодорожным мостом.

НОВЫМ КРУИЗНИКАМ — НОВЫЕ ПРАВИЛА

Новые суда свободно пойдут под разводными мостами Петербурга.

Минтранс России подготовил проект приказа «О внесении изменений в Правила движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 июля 2013 г. № 235».

В целях развития круизного судоходства на реках России предлагается снять запрет на движение вновь построенных круизных судов смешанного река-море плавания с пассажирами на борту в разведенные пролеты мостов города Санкт-Петербурга. При условии наличия у судна современных навигационных систем, подруливающих устройств и соблюдения ими соответствующих мероприятий, направленных на обеспечение безопасности самого судна и его пассажиров, это будет разрешено.

Для этого будут внесены изменения в Правила движения и стоянки судов в Волго-Балтийском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации.

В настоящее время в России ведется строительство новой серии круизных теплоходов RV-300, а также серии колесных теплоходов проекта ПКС-180 типа «Золотое кольцо».

НАШ ВКЛАД В «СЕВЕРНЫЙ ПОТОК»



Северо-Западное пароходство (СЗП) завершило доставку оборудования в рамках проекта по строительству комплекса для производства, хранения и отгрузке сжиженного природного газа.

Проектные грузы из портов Европы доставлялись на специализированный причал компрессорной станции Портовая Выборгского района на причал порта Бронка Ломоносовского района Ленинградской области. В перевозках участвовали суда типа «Аметист», «Нева Лидер» и «Русич». Общий вес оборудования — около 9,5 тыс. тонн (60 тыс. фрахтовых тонн).

Перевозки выполнялись судами СЗП с ноября 2017 года по июль 2019 года. В 2019 году флот СЗП совершил три рейса из Голландии и один рейс из Италии.

Завершающая 19-я доставка была выполнена теплоходом «Сердолик» из Роттердама на причал КС Портовая.

Комплекс, возводимый ПАО «Газпром», расположен рядом с КС Портовая. Объект будет введен в эксплуатацию в конце 2019 года и обеспечит подачу газа в магистральный газопровод «Северный поток», а также бункеровку LNG танкеров.

Северо-Западное пароходство и его дочерняя компания «Волго-Балтик Логистик» имеют многолетний опыт доставки оборудования и участвуют в значимых проектах развития регионов России.

ВОЗОБНОВЛЕН РЕЧНОЙ МАРШРУТ ЭКСПОРТА НЕФТЕПРОДУКТОВ

Из Камбарки в Высоцк проведены тестовые рейсы.

Нефтеналивное судно «Волгонефть-155» доставило на морской терминал РПК Высоцк «ЛУКОЙЛ» (Ленинградская область) 4500 тонн высококачественного дизельного топлива (содержание серы 10 ppm) из ООО «ЛУКОЙЛ-Камбарская нефтебаза» (Удмуртия) по внутренним водным путям (ВВП) Российской Федерации.

Первые два танкера осуществили тестовую транспортировку нефтепродуктов. Плановые объемы транспортировки нефтепродуктов на этом направлении в навигацию 2019 года пока не определены. Также может быть уточнен состав флота.

Для возобновления отгрузки нефтепродуктов в Камбарке потребовалось установить у причала нефтебазы специально спроектированную под данный проект реч-

ную баржу. Морское инженерное бюро разработало проект ROV08 по дооборудованию несамоходной нефтеналивной баржи 82380 для ее использования в качестве причала-проставки «ЛУКОЙЛ-Камбарской нефтебазы» на реке Кама.

На барже были установлены стендеры, компенсирующие колебания уровня воды в реке, а также для изменения осадки пришвартованного нефтеналивного судна в процессе погрузки с правого и левого бортов. Установлены соединяющий их трубопровод для перекачки дизельного топлива с температурой вспышки свыше +60 °С на нефтеналивное судно; емкости для сбора протечек нефтепродуктов в месте размещения парковки оголовка стендера; непрерывный комингс, исключая попадание нефтепродуктов с палубы на водную поверхность в случае аварийного разлива. Кроме того, в технологической зоне главной палубы баржи размещена система пожаротушения пеной средней кратности и система водяной

завесы. Для предотвращения искрообразования и повреждения причала предусмотрены деревянные кранцы.

Напомним, что с 2004 года, когда Камбарская нефтебаза вошла в периметр группы «ЛУКОЙЛ», отгрузка экспортных нефтепродуктов на ВВП практически прекратилась, за исключением небольшого объема бункерного топлива. Сейчас «ЛУКОЙЛ» рассматривает возможность восстановления речных отгрузок в долгосрочной перспективе.

В настоящее время ООО «ЛУКОЙЛ-Камбарская нефтебаза» осуществляет перевалку дизельного топлива на экспорт с трубопроводного транспорта преимущественно на железнодорожный транспорт. Основной парк нефтебазы составляют 28 резервуаров суммарной рабочей емкостью 153,4 тыс. куб. м. Возможности резервуарного парка, трубопроводов и эстакады позволяют производить отгрузку на железную дорогу более 3 млн тонн в год. Камбарская нефтебаза входит в структуру управления ООО «ЛУКОЙЛ-Транс».



КАТЕР ДЛЯ АНГАРЫ

ООО «Озерная Верфь» (LakyVerf, Шлиссельбург, Ленинградская область) передало заказчику шестидесятый построенный на предприятии алюминиевый многоцелевой скоростной катер проекта 12М. Судно, построенное для Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, будет работать на реке Ангара.

Двенадцатиметровый скоростной алюминиевый катер, назван в честь бывшего начальника судоходной инспекции (1971–1985 годы), участника Великой Отечественной войны — Сергея Светлакова.

Многоцелевой скоростной катер с корпусом из морского алюминиевого сплава может эксплуатироваться на реках, озерах, водохранилищах, а также в прибрежных морских районах.

Катер предназначен для патрулирования с целью выявления, предупреждения и пресечения нарушений, обеспечения контроля за соблюдением режима в акватории прибрежной морской зоны и внутренних водных путях РФ; участия в поисковых спасательных операциях; перехвата и досмотра судов нарушителей.

Катер укомплектован всем необходимым радионавигационным и другим оборудованием, отвечающим требованиям безопасности плавания в соответствии с требованиями Российского Морского Регистра Судоходства/ГИМС (ТР ТС 026/2012).



КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПАРОМ НА СПГ-ТОПЛИВЕ

Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской фасад» планирует построить грузопассажирский паром на сжиженном природном газе (СПГ). Также рассматривается вариант двухтопливного судна (СПГ и дизельное топливо).

Об этом сообщили в пресс-службе компании, отметив, что паром будет иметь ледовый класс Arc4, вместимость 2–2,5 тыс. человек.

Ранее АО «Пассажирский порт Санкт-Петербург «Морской Фасад» во взаимодействии с АО «ОСК» определило возможность строительства судна на верфях Российской Федерации, для его последующей эксплуатации отечественной судоходной компанией.

КОНТРАКТ НА ЛЕДОКОЛЫ

Контракт на строительство четвертого и пятого ледоколов ЛК-60 (проект проекта 22220) будет заключен с АО «Балтийский завод» (Санкт-Петербург). Стоимость контракта составляет 100 млрд 58 млн 690 тыс. руб. Напомним, универсальные атомные ледоколы «Арктика», «Сибирь» и «Урал» — первые три ледокола новой серии (ЛК-60 проекта 22220) из пяти запланированных, которые строятся по заказу ФГУП «Атомфлот» (входит в Госкорпорацию «Росатом») с целью обеспечения проводки судов и увеличению объема перевозок по Северному морскому пути до 80 млн тонн к 2024 году. По плану, они будут сданы в эксплуатацию в 2020, 2021 и 2022 годах соответственно.

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ «АДМИРАЛТЕЙСКИХ ВЕРФЕЙ»

Предприятие «АБС Электро» — Санкт-Петербургский филиал ОАО «ВНИИР-Прогресс» заключило контракт с АО «Адмиралтейские верфи» на поставку комплекта электрораспределительных устройств, трансформаторов и преобразователей частоты для большого морозильного рыболовецкого траулера проекта СТ-192, строительство которого производится по заказу ООО «Русская рыбопромышленная компания».

Вся продукция будет поставляться с сертификатом Российского морского регистра судоходства.

Строящийся траулер — один из самых современных промысловых судов в мире. Он предназначен для промысла минтая и сельди пелагическим тралом в Беринговом и Охотском морях.

«РАБОЧАЯ» ПОРАБОТАЕТ В УСТЬ-ЛУГЕ

Онежский судостроительно-судоремонтный завод передал Северо-Западному бассейновому филиалу ФГУП «Росморпорт» грунтоотвозную шаланду «Рабочая» с объемом трюма 916 куб. м.



Грунтоотвозная шаланда проекта НВ 900 стала пятым судном технического и дноуглубительного флота, которым в настоящее время оперирует Северо-Западный бассейновый филиал, и 63-м судном в составе всего флота филиала.

Шаланда предназначена для транспортировки грунта от земснарядов к местам выгрузки при производстве дноуглубительных работ в составе земкаранавов с черпаковым или рефулерным земснарядом. Это однопалубное судно с модульной кормовой

надстройкой. Шаланда оборудована днищевой системой раскрытия корпуса. Два главных двигателя размещены на верхней палубе в кормовой части судна в защитных кожухах, что позволяет оперативно обслуживать их и производить агрегатную

замену механизмов. Две винторулевые колонки с возможностью регулировки заглубления винта размещены снаружи корпуса и позволяют осуществлять подъем винтов из воды для обслуживания и ремонта на плаву без докования судна.

Северо-Западный бассейновый филиал в 2019 году планирует использовать шаланду «Рабочая» в морском порту Усть-Луга при производстве дноуглубительных работ в акватории морского порта.

Основные технические характеристики судна: класс судна: KM Ice1 R3-RSN AUT3 Норрег; длина наибольшая 67,1 м; ширина наибольшая 11,4 м; высота борта 4,0 м; осадка по грузовую марку 3,0 м; объем грунтового трюма по верхнюю кромку комингса 916 куб. м; валовая вместимость 977 р.т.; скорость хода 7 узлов; мощность главных двигателей 2 x 368 кВт; экипаж три чел.; автономность по запасам воды и провизии пять суток.

ФЛОТ РОСМОРПОРТА ЖДЕТ ПОПОЛНЕНИЯ

В настоящее время в постройке находится 12 судов.

В их числе — ледоколы «Виктор Черномырдин» мощностью 25 МВт для Северо-Западного бассейнового филиала и мелкосидящий ледокол проекта 22740М мощностью 6 МВт для Азовского бассейнового филиала. Кроме того, строятся два автомобильно-железнодорожных паромного поколения для линии Усть-Луга; одно дноуглубительное судно с объемом трюма 2000 куб. м («Юрий Маслюков» для Архангельского филиала); две грунтоотвозные шаланды с объемом трюма 600 куб. м для Азово-Черноморского бассейнового филиала; два рабочих катера с ледовым усилением с функцией доставки лоцманов для Ванинского филиала; два буксира ледового класса Arc4

для Дальневосточного бассейнового филиала Архангельского филиала; один буксир ледового класса Arc5 для Архангельского филиала.

До конца 2019 года планируется заключение договора на проектирование и строительство ледокола мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7 для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов Дальневосточного бассейна.

Что касается создания базы обслуживающего флота в порту Усть-Луга, то ее планируется завершить в 2022 году. Также к 2022 году Росморпорт планирует завершить модернизацию Онежского судостроительно-судоремонтного завода (Карелия), осуществив проект «цифровой верфи».

210 лет
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Российский союз
ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ 2019
TRANSPORT OF RUSSIA
КОМПЛЕКС «ГОСТИНЫЙ ДВОР»
XIII МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ФОРУМ И ВЫСТАВКА
19-21 НОЯБРЯ 2019, МОСКВА
transweek.ru
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
РОСМОРПОРТ
СПОНСОР
25844
ПАРТНЕР КОМПЛЕКСА
АО ГЛОНАСС
ОПЕРАТОР
ОРГАНИЗАТОР



МОРСКИЕ УНИВЕРСИТЕТЫ ГОТОВЯТ ПОПРАВКИ В КОНВЕНЦИЮ ПДНВ

В «Макаровке» состоялось заседание рабочей группы Международной ассоциации морских университетов по вопросам совершенствования плавательной практики курсантов.

Ассоциация морских университетов (International Association of Maritime Universities, IAMU) — некоммерческая организация, созданная в 1999 году, и в настоящее время объединяющая 65 крупнейших высших морских учебных заведений мира. Целями Ассоциации являются поддержание высоких стандартов морского образования, обеспечение мировой судоходной индустрии квалифицированными кадрами международного уровня, содействие безопасному мореплаванию. С декабря 2007 года Ассоциация является неправительственным членом Международной морской организации (ИМО). Макаровка является членом Ассоциации с 1999 года.

Основная задача деятельности рабочей группы, созданной в Международной ассоциации морских университетов, заключается в разработке предложений по совершенствованию плавательной практики курсантов с целью внесения поправок в международные инструменты, в частности в Конвенцию ПДНВ.

Группа, работающая непосредственно с Международной морской организацией, возглавляется профессором кафедры навигации Института «Морская академия» Владимиром Логиновским. Она объединяет представителей морских университетов различных стран мира.

В заседании, организованном при поддержке сектора по международным связям «Макаровка», приняли участие Юсуки Мори — исполнительный директор Международной ассоциации морских университетов (Япония), Картхик Каннан — декан и начальник факультета морских наук Университета АМЕТ (Индия), Луис Эвидентэ — исполнительный секретарь руководителя Морского университета Фонда Джона Б. Лаксона (Филиппины) и Дмитрий Жуков — старший преподаватель кафедры управления судном Национального университета «Одесская морская академия» (Украина). В качестве наблюдателя была приглашена морской атташе посольства Филиппин в Лондоне госпожа Сония Малалуан,



чей высокий профессионализм и компетентность в вопросах плавпрактики оказывают значительную поддержку в решении такого сложного вопроса.

«На сегодняшний день важно, что на встрече члены группы совместно разрабатывали документ, который будет включать концептуальные поправки к Конвенции ПДНВ по совершенствованию производственной практики курсантов. Этот документ должен пройти согласование с некоторыми морскими администрациями. Планируется привлечь ряд морских администраций Филиппин, Индии, Мексики и других стран. Кроме этого, члены рабочей группы намерены достичь договоренности с такими организациями морской индустрии, как INTERTANKO, Международная палата судоходства, Международная ассоциация судоходства и иными морскими организациями», — прокомментировал по итогам заседания ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, профессор Сергей Барышников.

Итоговый документ должен быть представлен в Международную морскую организацию (ИМО) весной будущего года.

Большое значение имеет тот факт, что ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, участвуя в решении вопросов по совершенствованию плавпрактики курсантов, подтверждает статус флагмана морского образования в России и представляет российское морское образование как одно из наиболее продвинутых и авторитетных лидеров на мировой арене морской индустрии.

НОВЫЕ КАДРЫ ДЛЯ АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в рамках Центра морских арктических компетенций (ЦМАК) и ФГУП «Атомфлот» планируют подготовить 100 членов экипажей для новых атомных ледоколов до конца 2019 года.

Об этом шла речь во время рабочего визита директора Дирекции Северного морского пути, заместителя генерального директора Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Вячеслава Рукши и группы специалистов «Атомфлота».

За восемь месяцев существования ЦМАК подготовлено 45 членов экипажа атомного ледокола проекта 22220 типа «Арктика». Университетом в целях под-

готовки членов экипажей таких судов разработаны четыре учебника, базы тестовых заданий и десять учебных программ.

Обсуждены перспективы развития ЦМАК с учетом планов строительства нового ледокольного флота, в первую очередь, в связи с проектом строительства атомных ледоколов типа «Лидер», а также возможности применения дистанционных технологий для «Атомфлота».

«МИР» ПОДТВЕРДИЛ ЗВАНИЕ САМОГО БЫСТРОГО ПАРУСНИКА

Фрегат «Мир» пришел первым к финишу во втором этапе международной парусной регаты TallShipsRaces. Один из самых быстрых парусников класса А добрался до морского порта Орхус (Дания) 29 июля 2019 года.

24 июля «Мир» вышел из морского порта Берген (Норвегия) и принял участие в традиционном параде парусов, ознаменовавшем начало гонки. В этом году в регате участвовали 46 парусников из более чем 30 стран.

Встречный ветер на протяжении всей дистанции обеспечил большое количество парусных авралов и поворотов. Внепростых погодных условиях экипажам предстояло много трудиться, чтобы успешно двигаться в направлении контрольных точек маршрута. Между капитанами парусника «Мир» Андреем Орловым и брига «Фредерик Шопен» Бартеком Сквара развернулась настоящая дуэль, но решающую роль сыграли слаженность работы экипажа и ходовые качества российского парусника. «Мир» первым в своем классе пересек финишную линию.

Для гостей TallShipsRaces была организована насыщенная программа:

музыкальные концерты, спектакли и флеш-мобы, в которых могли принять участие все желающие. По центральным улицам города традиционно прошел приветственный парад экипажей судов-участников. Специально к проведению международной гонки муниципалитет Орхуса и организаторы регаты установили 50-метровое колесо обозрения, чтобы у жителей и гостей города появилась уникальная возможность рассмотреть самые красивые фрегаты мира с высоты птичьего полета.

Все дни стоянки в морском порту фрегат «Мир» работал в режиме «открытого борта», для желающих проводились экскурсии по паруснику. В настоящее время на борту российского судна проходят учебную плавательную практику 132 курсанта ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.



ПЕТЕРБУРГ — ПАРУСНАЯ СТОЛИЦА РОССИИ

Балтийскую яхтенную неделю, которая прошла в Санкт-Петербурге с 10 по 17 июля, посетили сто тысяч человек. В этом году мероприятие проводится уже в третий раз подряд. По традиции основная программа «Недели» развернулась у стен Петропавловской крепости в Санкт-Петербурге.



Программа включала гонки профессиональных спортсменов на воде, познавательно-развлекательную программу на суше, концерт, а также уникальное водно-световое шоу «Балет парусов» и праздничный фейерверк.

Субботний день на Балтийской яхтенной неделе начался с губернаторского смотра яхт, в ходе которого почетные гости поприветствовали экипажи парусных судов, пришедших в акваторию Невы специально к фестивалю. После чего был дан старт фе-

стивалу и всероссийской регате Национальная парусная лига. В ходе официальной церемонии открытия прошло награждение петербургских яхтсменов за высокие достижения в парусном спорте. Наград удостоились Никита Мельников, ставший в этом году бронзовым призером этапа Кубка Европы в яхтенном классе «Лазер стандарт», и Владимир Крутских, который в этом году стал трехкратным чемпионом мира в классе «Finn-Мастерс».

Как сообщают организаторы мероприятия, три дня на пляже Петропавловской крепости работала Морская деревня, где развернулась большая познавательно-развлекательная программа. Гости фестиваля могли познакомиться с известными мореплавателями и яхтсменами в лектории, по-

чувствовать себя настоящими судостроителями в мастерской, научиться вязать морские узлы, больше узнать о разных типах яхт, представленных на экспозиции, записаться в одну из парусных школ Петербурга, попробовать себя на виндсерфе и даже выйти на воду на капитанской гичке.

На воде в это же время проводились гонки профессиональных спортсменов. Петербург принимал пятый этап всероссийской регаты Национальная парусная лига, в которой приняло участие двадцать титулованных команд со всей России. Победителем этапа стала команда «Пиригово», представляющая Московскую область. Команда Академии парусного спорта Яхт-клуба Санкт-Петербурга заняла четвертое место. Другим красочным событием стало раз-

вернувшееся на акватории перед пляжем шоу ведущих российских виндсерфингистов.

Кульминацией праздника стало шоу «Балет парусов», в ходе которого под музыкальные композиции Вивальди элегантно вальсировали на акватории Невы парусники, подсвеченные неоновыми огнями. Завершил программу праздничный фейерверк.

Стоит отметить, что 12 и 13 июля для свободного посещения был открыт парусник «Полтава», точная копия легендарного корабля. В рамках фестиваля парусник посетило две тысячи человек. 15 июля на Университетской набережной в формате открытого трапа работал парусник «Надежда». 16 июля состоялся день открытых дверей в парусной школе «Крестовский остров».



СКОРОСТНОЙ МАРШРУТ

Судно на подводных крыльях «Валдай 45Р» начало работу между Нижним Новгородом и Городцом.

В Нижегородской области открылся первый речной маршрут, обслуживаемый судном на подводных крыльях «Валдай 45Р». Старт навигации дал 6 августа 2019 года губернатор Нижегородской области Глеб Никитин. Первыми пассажирами маршрута Нижний Новгород — Городец стали воспитанники Нижегородского детского речного пароходства и школьники, которые занимаются в кружках технического творчества.

«Результат от поездки превзошел ожидания. Очень плавный ход, тихо и быстро — до Городца добрались всего за 47 минут. Любой нижегородец или гость города сможет в ближайшее время также прокатиться на «Валдае». В этом году у нас появится еще один «Валдай», а в следующем году еще три. Будем прорабатывать новые направления — Павлово, Лысково, Кстово и межрегиональные перевозки», — сказал по итогам поездки Глеб Никитин.

В проекте по запуску второго и последующих скоростных судов в регионе примет участие ООО «Волготранс».

В сентябре 2019 года в Нижнем Новгороде пройдет заседание Ассоциации законодательных (представительных) органов государственной власти субъектов Приволжского федерального округа. Темой для обсуждения станут состояние и перспективы развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом общего пользования. Планируется проанализировать проблемы, которые есть в этой сфере, обсудить, что мешает развитию отрасли и какие меры на законодательном уровне нужно принять для решения актуальных вопросов.

Любое судно на подводном крыле — это благо для региона, считают проектировщики. В перспективе в ЦКБ им. Алексева рассматривают несколько вариантов модернизации «Валдая», в том числе возможное увеличение

пассажировместимости судна до 60–65 мест и изменение класса на «река-озеро».

Пассажирское СПК проекта 23180 «Валдай 45Р» разработано и построено АО «ЦКБ по судам на подводных крыльях им. Р.Е. Алексева» совместно с АО «НПП «Радар ммс» в рамках реализации госпрограммы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений на 2013–2030 годы».

Длина судна составляет 21,3 м, ширина — 5,2 м, скорость — 65 км/ч, пассажировместимость — 45 человек, дальность плавания — 400 км, экипаж — два человека. Первое такое судно было спущено на воду осенью 2017 года в Чкаловском районе Нижегородской области.

Напомним, 25 мая 2018 года состоялась презентация первого в постсоветской России судна на подводных крыльях «Валдай-45Р» в рамках Петербургского международного экономического форума.



НИЖНЕ-КАМСКИЙ ШЛЮЗ ОТРЕМОНТИРУЮТ

Проектно-сметную документацию на реконструкцию самого загруженного шлюза в Камском бассейне рассмотрели эксперты Главгосэкспертизы России, выдав по итогам проведенной экспертизы положительные заключения.

В настоящее время проводится комплексная реконструкция гидротехнических сооружений Камского бассейна для восстановления их работоспособного технического состояния, обеспечения нормального уровня надежности и безопасности, а также развития грузовых и пассажирских перевозок на маршрутах. В рамках первого этапа работы проводятся на территории Чайковского шлюза, на втором — на Пермском, Павловском и Нижне-Камском шлюзах.

Проектом предусмотрено обновление гидравлического и механического оборудования, а также кабельных каналов подводных переходов камер Нижне-Камского шлюза.

Так, будут проведены реконструкция гидроприводов рабочих опускных, рабочих двустворчатых и аварийно-ремонтных ворот и реконструкция гидропривода затворов опорожнения ги-

дросооружения. Обновят также опорно-ходовые части рабочих опускных ворот верхней головы и гальбантовые устройства рабочих двустворчатых ворот нижней головы. Будут заменены насосы откачки камер шлюза и рымы, а также обустроены складные напорные козырьки аварийно-ремонтных ворот, предназначенные для защиты шлюза от ветрового нагона волн и колебания поверхности водохранилища в межнавигационный период.

Нижне-Камский судоходный двухниточный однокамерный шлюз входит в состав сооружений Нижне-Камского гидроузла, расположенного на реке Кама в Набережных Челнах. Шлюз, который был введен во временную эксплуатацию в апреле 1979 года, а в постоянную — в декабре 1986 года, используется для бесперебойного пропуска судов, составов, плотов, поддержания подпорного уровня воды и пропуска паводковых вод.

СУДОВОДИТЕЛИ ПОЛУЧАТ ЭЛЕКТРОННЫЕ КАРТЫ

Распространение официальных электронных карт внутренних водных путей Росморречфлот планирует начать в навигацию 2020 года через отраслевой центр ФГБУ «Канал имени Москвы».

В Росморречфлоте рассчитывают, что с 2020 года электронные карты начнут распространяться потребителям уже с корректировкой. Держателями электронных карт будут именно администрации бассейнов ВВП, корректуру будут делать администрации бассейнов ВВП, и верифицироваться она будет в рамках регионально центра Волго-Балт, после чего передаваться через отраслевой центр. Служба морской безопасности останется библиотекой, хранилищем электронных карт.

С 2019 года со всеми бассейнами ВВП начата работа по обучению персонала администраций бассейнов по поддержке электронных карт в актуальном состоянии. Данные из бассейнов будут поступать в региональный центр Волго-Балт для обработки и дальше — в отраслевой центр Канала им. Москвы для распространения.

Все администрации бассейнов ВВП уже получили свои карты в последней редакции, к ним создаются корректурные файлы,

которые обрабатываются в региональном центре и передаются в отраслевой.

«В этом году работа идет медленно, потому что еще мало опыта по созданию и верификации электронных файлов, — отметили в Росморречфлоте. — До конца навигации 2019 года поставлена задача всем бассейновым администрациям отработать создание электронных файлов. Но самое главное — проверить корректность установки корректурных файлов на судовое оборудование для отражения электронных карт».



ПЕРВОЕ В НОВОЙ СЕРИИ

На заводе «Красное Сормово» спущен на воду сухогруз проекта RSD59 «Пола Харита». Судно стало первым в новой серии из одиннадцати сухогрузных теплоходов.

«Пола Харита» — уже десятое судно, которое построено нашей верфью, — рассказывает заместитель генерального директора по развитию ПАО «Завод «Красное Сормово» Алексей Булавин. — Сегодня мы открываем новую крупную серию сухогрузов, и нам очень приятно, что заказчик ценит безукоризненную репутацию нашего предприятия. Напомню, что за последние 30 лет «Красное Сормово» ни разу не просрочило сдачу судов».

После спуска новый сухогруз отправился на ходовые и швартовые испытания, которые пройдут в акватории Горьковского водохранилища, после чего будет передано заказчику.

На сегодняшний день проект RSD59 является одним из самых востребованных сухогрузов. Это судно показало себя как надежный, универсальный и высококлассный теплоход типа «река-море». Голо-

вное судно первой серии данного проекта было признано Британским Королевским обществом корабельных инженеров одним из лучших в 2018 году.

Напомним, что сухогруз «Пола Харита» построен в рамках контракта на строительство и поставку 11 сухогрузных судов проекта RSD59, который был подписан с марта 2019 года. Ранее завод построил две серии аналогичных сухогрузов.

Основные характеристики: длина — 140,88 м, ширина — 16,98 м, высота борта — 6 м, дедвейт река/море — 5128/7535 т, объем грузовых трюмов — 11292 м, количество трюмов — 2, осадка река/море — 3,6/4,53 м, автономность, сутки — 20/12. Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро — Дизайн СПб». Рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ.



ОКА КАТАСТРОФИЧЕСКИ МЕЛЕЕТ

Отсутствие традиционного паводка на Оке привело к ее обмелению до несудоходных отметок, что создало проблемы для ряда компаний.

В разгар лета 2019 года уровни на р. Ока по Рязанскому посту находятся на 1 м ниже проектных, составляющих 91,71 м, а по посту г. Касимов и г. Кашира на 0,5 м при проектных уровнях 81,84 и 101,62 соответственно.

Представители судоходного сообщества считают, что Канал им. Москвы не произвел своевременного дноуглубления, представители канала сообщают, что дноуглубительные работы ведутся. Ситуация усугубляется аварией в Тушино и заморозкой работ по Белоомутскому гидроузлу.

Уровень паводка в апреле 2019 года оказался значительно ниже многолетних значений, также раньше обычного наступила межень. Это привело к понижению уровня воды на р. Ока уже с самого начала навигации.

Как сообщил проректор Российского университета транспорта, вице-президент Российской палаты судоходства Константин Анисимов, «в этом году на реке Ока не было паводка, как это бывало раньше, и река обмелела. В районе Коломны проводились работы по реконструкции Белоомутского гидроузла, но они были заморожены. Со своей стороны, Канал им. Москвы своевременно не вывел земснаряды для проведения дноуглубительных работ. В результате глубины на отдель-

ных участках Оки составляют порядка 1,5–1,55 м при необходимых минимальных в 1,7–1,8 м. Данная ситуация отрицательно сказывается на работе ряда компаний, например, «Мостурфлота», Южного речного порта, порта Коломна...».

Так, по данным Константина Анисимова, «Мостурфлот» был вынужден вывести из эксплуатации на холодный отстой теплоход «Сергей Образцов» проекта 305, который был единственным, работавшим в это время на р. Ока.

Как, в свою очередь, прокомментировал генеральный директор АО «Порт Коломна» Владимир Алексеев, ввиду аварии в Тушинском тоннеле и обмеления Оки предприятие оказалось отрезано от внутренних водных путей с двух сторон.

«Авария в Тушино не ликвидирована, оставалась единственная дорога по Оке, а она обмелела. Регулярного судоходства нет, работаем за пределами изолированного участка и внутри него», — прокомментировал глава предприятия.

Ранее Владимир Алексеев оценил убытки от запрета движения на участке Канала им. Москвы в Тушино на уровне около 3 млн руб. в сутки.

Реконструкция Белоомутского гидроузла (Луховицкий район Московской области, р. Ока)

также не была завершена. Ранее Канал им. Москвы сообщал, что работы должны быть завершены в I квартале 2019 года, однако этого не произошло из-за проблем у генподрядчика.

Как, в свою очередь, сообщили в администрации Канала им. Москвы, дноуглубительные работы на обмелевших участках ведутся.

«В Серпуховском РВП работали три дноуглубительных земснаряда (один многочерпаковый и два землесоса), работы начаты с 22 апреля и ведутся по настоящее время, дноуглубление произведено в объеме 245,24 тыс. куб. м. Рязанский РГС использовал три дноуглубительных земснаряда (один многочерпаковый и два землесоса), начав работы 10 мая и продолжая их до настоящего времени. Дноуглубление произведено в объеме 480,3 тыс. куб. м. Муромский РВП задействовал три дноуглубительных земснаряда (один многочерпаковый и два землесоса). Работы начались 30 июня и ведутся по настоящее время, дноуглубление произведено в объеме 96,335 тыс. куб. м», — сообщили в Канале им. Москвы.

Остается лишь надеяться, что к началу следующей навигации ответственные лица сделают необходимые выводы и не допустят новой изоляции судоходства на проблемных участках.

ОТ РЕДАКЦИИ ГАЗЕТЫ «ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»

Когда номер «Водного транспорта» уже готовился к печати, заместитель министра транспорта РФ Юрий Цветков сообщил, что судоходство по Каналу имени Москвы планируется открыть после 16 августа. «Мы надеемся, что у нас подрядчик закончит работу, сдать нам этот объект. Ориентировочно мы планируем, если все пройдет хорошо, то после 16 числа откроется навигация на участке. Мы ожидаем так», — сказал он.

Дамбу канала им. Москвы прорвало 10 января 2019 года в районе Тушинского моста, в результате затопило автомобильный тоннель. Участок Канала между шлюзами осушили, вода перестала поступать в тоннель, и к вечеру того же дня движение автомобилей по основному ходу восстановили. Ремонт дамбы канала рассчитывали завершить в июне 2019 года.

Однако во время проведения регламентных работ по наполнению канала 20 июня была выявлена повышенная фильтрация на одном из участков. Компания, которая занималась ремонтными работами, все это устранила. Мне доложили, что работы завершены, и сегодня планируют начать заполнение. По технологии заполнение занимает 16 дней. Заполнение будет постепенное, будут сниматься датчиками всевозможными параметры, чтобы исключить какое-то негативное воздействие», — пояснил Цветков.

«ЦВЕТОЧНАЯ ФЛОТИЛИЯ»

Флотилия «РэдиссонРойал» вносит значительный вклад в развитие инфраструктуры Москвы-реки, о чем компания рассказала в ходе Московского урбанистического форума.

Так, в этом году речной флот столицы значительно обновился: на воду спустились суда нового класса — десять ярких речных трамвайчиков, названных москвичами «речными кабриолетами».

В новых судах проектировщики воплотили современный формат пассажирского водного транспорта с климат-контролем и телескопической стеклянной крышей. В зависимости от погоды ее можно раздвигать или «сворачивать» — по тому же принципу, что крыши в кабриолетах. Речные трамвайчики горожане и туристы легко узнают по яркому цвету корпуса: суда представлены во всех цветах радуги.

Кроме цвета, каждое судно отличает красивое «цветочное» название — «Лилия», «Незабудка», «Роза», «Орхидея»...

Проект «речных кабриолетов»

флотилии «РэдиссонРойал» позволил заполнить пустующую нишу на рынке туристических услуг. До сих пор выбор у пассажиров был невелик: либо роскошные яхты флотилии ресторанами и развлечениями, либо старые речные трамвайчики, курсирующие по реке с 70–80-х годов прошлого века.

«Цветочная флотилия» отправляется от причалов «Гостиница «Украина» и «Парк Горького». Суда ходят с интервалом в 30 минут, совершая остановки на причалах: «Киевский вокзал», «Лужники», «Воробьевы горы», «Парк Горького», «Большой Каменный мост», «Зарядье» и «Новоспасский мост». Этот маршрут позволяет познакомиться с главными достопримечательностями Москвы — от Кремлевской набережной и храма Христа Спасителя до Лужников и исторических мостов, детали которых с берега не увидишь.

«В отличие от яхт, новые суда — небольшие, на сорок четыре посадочных места, — поясняет заместитель генерального директора по стратегическому развитию и маркетингу флотилии «РэдиссонРойал» Ольга Ткачева. — Акцент в них сделан не столько на развлекательную, сколько на экскурсионную составляющую. Поэтому каждый борт оснащен аудиогидами на шести языках, а вместо ресторанных обслуживания гостям предлагают легкие закуски».

Впрочем, обновленный флот — не единственное, что ждет поклонников отдыха на воде в ближайшем будущем. Флотилия «РэдиссонРойал» активно внедряет новые маршруты, такие как гастрономические и театральные круизы, литературно-экскурсионные рейсы и поэтические вечера. Все эти мероприятия направлены на популяризацию досуга на Мо-

скве-реке не только в летний, но и в зимний период.

К примеру, сегодня среди москвичей и гостей столицы пользуется спросом уникальный круглогодичный круиз «Ужин с Классиком. А. П. Чехов», проходящий два раза в месяц. Круиз представляет собой спектакль нового формата, созданный на основе произведений классика, слитых в единую историю. Дополняют постановку ужин по рецептам XIX века и прогулка по историческому центру столицы. Кроме этого, каждый месяц проводятся спецрейсы, приуроченные к международным праздникам, например «День

танца», «Международный день красоты» или благотворительные рейсы для ветеранов Великой Отечественной войны.

Развитием речного туризма флотилия начала заниматься еще десять лет назад, когда представила москвичам суда новой конфигурации, позволившие сезону навигации в столице длиться круглый год.

Для того чтобы модернизировать формат речных прогулок, не менявшихся с советского времени, все панорамные яхты флотилии оснастили ресторанами, позволившими прогулке на яхте стать прекрасной альтернативой походу в кафе или ресторан.



ПРЯМОЙ ДИАЛОГ С БИЗНЕСОМ



По инициативе Российской палаты судоходства в Москве прошла встреча руководства Росморречфлота и Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России с представителями судоходного бизнес-сообщества.

В мероприятии, прошедшем в конференц-зале Росморречфлота, приняли участие заместитель министра транспорта РФ — руководитель Росморречфлота Юрий Цветков, и.о. директора ДМРТ Минтранса России Борис Французов, президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей

«Российская палата судоходства» Алексей Клявин, председатель Общественного совета Минтранса России Юрий Михайлов, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев, генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка, руководители классификационных обществ — Константин

Пальников и Евгений Трунин, заместитель председателя Совета Российской палаты судоходства, генеральный директор ООО «ВодоходЪ» Ришат Багаутдинов, представители судоходного сообщества, проектных и научных организаций, учебных заведений.

Алексей Клявин отметил высокий уровень взаимодействия Минтранса России и Росморречфлота с отраслевым бизнес-сообществом и выразил признательность руководству Минтранса России и Федерального агентства морского и речного транспорта за поддержку инициатив Российской палаты судоходства.

Яркий пример такого взаимодействия — это совместная работа по исправлению принятых в середине 2018 года изменений в статью 47 КТМ, устанавливавших запрет на эксплуатацию в каботаже судов, зарегистрированных в РМРС. Благодаря оперативным действиям Российской палаты судоходства при безусловной поддержке Минтранса России эту, уже принятую, законодательную норму удалось изменить до вступления ее в силу.

«В ближайший год нам предстоит вместе пройти крупнейшую реформу, так называемую «регуляторную гильотину». Гло-

бальная цель этой реформы — существенное сокращение избыточных требований, исключение дублирования контроля (надзора). Мы понимаем, что на морском транспорте отказаться от конвенционного регулирования просто невозможно и нецелесообразно. Также невозможно допустить отмену требований в области безопасности мореплавания, приоритет которых безусловен», — продолжил он.

Принято важное решение — достигнута договоренность об усилении формата взаимодействия Росморречфлота и Российской палаты судоходства по проведению совместного анализа правоприменительной практики ранее принятых нормативных правовых актов. Внедрение такой «отраслевой оценки фактического воздействия» позволит создать систему оперативной обратной связи и реагирования на выявленные недостатки вновь принимаемых нормативных правовых актов.

По-прежнему глубокую озабоченность судоходного сообщества вызывают вопросы устранения инфраструктурных ограничений, неконтролируемый рост цен на судовое топливо и тарифная политика. Без решения этих вопросов процессы по

обновлению флота могут прекратиться.

В частности, представители судоходных компаний, работающих на Единой глубоководной системе, снова подчеркнули необходимость скорейшего строительства Нижегородского и Багаевского низконапорных гидроузлов, завершение строительства гидроузла «Белоомут», скорейший переход на стопроцентное финансирование содержания внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по утвержденным нормативам.

Также судовладельцы поднимали вопросы в области транспортной безопасности, обеспечения аварийно-спасательной готовности, безопасности мореплавания и судоходства, устранения административных и иных барьеров, дипломирования, подготовки кадров и т.д.

Решение поставленных в ходе встречи вопросов будет осуществляться в рамках специальных рабочих групп.

В заключение Юрий Цветков отметил высокую эффективность прямого диалога регулятора и бизнеса и подчеркнул, что подобные встречи впредь будут проводиться на регулярной основе.

В РЕЙС — ЧЕРЕЗ ГОД

Новейший российский круизный лайнер «Золотое кольцо» расширит географию круизов по рекам России. Он сможет работать на предельном мелководье и швартоваться к необорудованному берегу, проходить под низкими мостами не только в Европейской части страны, но и в Сибири, а также на Дальнем Востоке. Об этом сообщил генеральный директор компании-судовладельца, туроператора ГК «Гама» Дмитрий Галкин.



Первое круизное колесное судно «Золотое кольцо» было заложено на АО «Судостроительный завод «Лотос» в начале прошлого года. Проект ПКС-180 «Золотое кольцо» — это «плавучий отель», по уровню комфорта и предлагаемым услугам соответствующий классу «пять звезд». Четырехпалубный теплоход рассчитан на 180 пассажиров. Длина судна составляет 81,6 метра, ширина — 13,83 метра, максимальная скорость — 18 километров в час.

«Судно сможет безопасно двигаться по неглубоким рекам (1,25 метра — ред.), под мостами, а также подходить к необорудованному берегу, что позволяет расширять географию речных круизов не только в Европейской части страны, но и в Сибири,

и на Дальнем Востоке. Это даст теплоходам заметное преимущество перед существующим речным туристическим флотом, неэксплуатируемым на таких глубинах», — рассказал Галкин.

Пассажиры оценят низкий уровень шума на судне, также будет снижена экологическая нагрузка.

«Активно работаем над обстройкой судна, завершить которую надеемся зимой 2019 года. Строится еще одно судно этого проекта, которое было заложено 21 июня 2018 года», — рассказал гендиректор круизной компании. При постройке теплоходов данного проекта используются преимущественно отечественные материалы, механизмы и оборудование, сам проект также российский. На судне будут каюты различной вместимости с индивидуальны-

ми балконами, каюты категории «Люкс», а также для людей с ограниченными возможностями, рестораны и бары и другие удобства: спа-салон, сауна, тренажерный зал, прачечная, солнечная палуба и хамам. Курительная комната будет в кормовой части судна. Первый рейс — в третьем квартале 2020 года.

Главное судно будет использоваться в круизах по маршрутам Москва — Нижний Новгород — Москва и ходить по Оке и Волге. С Северного речного вокзала новый лайнер по Каналу имени Москвы отправится не на Волгу, а на Москву. Придя на Южный речной вокзал, теплоход спустится до Оки, выйдет на Волгу и по Каналу имени Москвы вернется на Северный речной вокзал.

Напомним, что сегодня на верфях Объединенной судостроительной корпорации строятся два больших круизных лайнера по заказу компании «ВодоходЪ» и Московского речного пароходства, а также два колесных круизных судна «Золотое кольцо» для группы компаний «Гама». Все они строятся по программам льготного лизинга «Машпромлизинг».

СПУЩЕН НА ВОДУ СУХОГРУЗ «НАВИС-6»

Шестое судно проекта RSD32M построено на Окской судовой верфи для компании «Навис-1».

Шестое многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 6220 тонн проекта RSD32M «Навис-6» спущено на воду 30 июля 2019 года. Судно построено на Окской судовой верфи для компании «Навис-1». Всего заказано восемь многоцелевых сухогрузных судов проекта RSD32M.

В этот же день после успешного завершения испытаний подписан приемный акт сухогруза

«Навис-4». По своей философии, суда проекта RSD32M призваны заменить устаревшие морально и физически «Сормовские» и «Волго-Балты», которые активно работают именно в этом сегменте перевозок.

Имея меньшую по сравнению с судами «Волго-Дон макс» класса расчетную длину, суда проекта RSD32M дешевле в постройке и более экономичны в эксплуатации.



КОГДА ИГРУШКА СТАНОВИТСЯ СЕРЬЕЗНОЙ РАЗРАБОТКОЙ

В МГАВТ создана собственная лаборатория безэкипажного судовождения, в работе которой участвуют курсанты и преподаватели судомеханического факультета.

За короткое время энтузиасты морской и речной робототехники прошли путь от строительства традиционных радиоуправляемых моделей до создания инновационных мини-катеров собственной разработки, способных решать не только обширные соревновательные, но и серьезные производственно-технические задачи.

Смешанная команда МГАВТ активно участвует в профильных соревнованиях, среди которых мероприятия высокотехнологичной Солнечной регаты, проходящие под эгидой Маринет — морского сегмента Национальной технологической инициативы. Регата организуется АНО «Национальный центр инженерных конкурсов и соревнований».

В этом году регата, в программу которой впервые в истории отечественных инженерных соревнований была добавлена дисциплина судов-беспилотников на солнечных батареях, проходила в Казани на акватории озера Нижний Кабан. В мероприятии, собравшем 45 команд из 26 регионов России, приняла участие команда МГАВТ по руководством декана судомеханического факультета к. т. н., доцента Владимира Якунчикова.

Инженерно-технологические разработки школьников вполне пригодны для выполнения и «взрослых» задач обеспечения навигации, таких как промерные операции. Исходя из наличия готового автономного плавсредства, а также запаса

его грузоподъемности в 1–2 кг, можно использовать катер для размещения системы картографирования дна русла реки или другого водоема. При достигаемой скорости в 12–14 км/ч, автономности хода до 5 часов в зависимости от аккумулятора, расстояние, проходимое по маршруту без подзарядки, может составлять от 12 до 70 км.

Таким образом, полагают специалисты МГАВТ, задача построения системы картографирования конкретных участков речного дна (например, судового хода), одна из затратных в путевом портфеле работ может решаться доступными средствами и быть достаточно быстро масштабируема для соответствующих потребностей.

Осуществимость картографирования крупных рек при помощи малых плавсредств уже была подтверждена на р. Волга и р. Дон несколько лет назад. На модель устанавливалось электронное оборудование — GPS-датчик и эхолот с возможностью записи. Модель катера перемещалась в автономном режиме по установленным координатам с GPS-датчика, записывая глубину под корпусом. После обработки записанных данных на берегу в специализированной программе составлялась карта участка.

В дальнейшем катер-носитель предполагается оснастить комплектом солнечных батарей для существенного повышения автономности и снижения зависимости от перезарядки аккумуляторов.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Вторая Всероссийская отраслевая конференция «Транспортная безопасность водного транспорта» состоялась на площадке Московской государственной академии водного транспорта — филиале ГУМРФ им адмирала С. О. Макарова.



Конференция прошла при участии и поддержке комитетов Госдумы по транспорту и строительству, по безопасности и противодействию коррупции, Министерства транспорта РФ, Генеральной прокуратуры РФ, Следственного комитета РФ, МВД РФ, Росморречфлота, Ространснадзора, отраслевых ассоциаций и субъектов транспортной инфраструктуры водного транспорта.

Заместитель министра транспорта РФ — руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Цветков в приветственном слове отметил, что вопросы обеспечения транспортной безопасности тесно связаны с решением задач по модернизации транспортной системы, а особую значимость в создавшихся условиях приобретают вопросы государственно-частного партнерства. Он также обратил внимание участников конференции, что «только взаимодействие представителей органов государственной власти, профильных министерств и ведомств, транспортного бизнес-сообщества в рамках подобных форумов, направленных в первую очередь на выявление проблем, нахождения путей их решения и информирование о достигнутых результатах, позволит сделать жизнь, повседневно связанную с транспортом, спокойнее и безопаснее».

Председатель оргкомитета конференции депутат Госдумы Александр Старовойтов отметил, что основная государственная задача заключается в снижении до минимума угрозы терроризма и создании надежной действующей системы перевозки пассажиров и грузов: «Руководством страны на долгосрочную перспективу принято стратегическое решение, направленное на дальнейшее повышение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по видам транспорта, защиту жизни и здоровья людей. Для выполнения этой задачи необходима четкая и разумная законодательная база, учитывающая интересы как государства в целом, так и субъектов транспортной инфраструктуры».

Как отметил, в свою очередь, заместитель министра транспорта РФ Николай Захряпин, «очень важно, чтобы в складывающихся условиях сохраняющихся угроз были выработаны и на практике

эффективно реализовывались субъектами транспортной инфраструктуры требования законодательства в области транспортной безопасности и обеспечивали бы защиту от актов незаконного вмешательства».

Он пообещал, что в Минтрансе внимательно изучат и в дальнейшем будут использовать при подготовке новых нормативно-правовых актов и совершенствовании действующего законодательства, подчеркнув, что в общей сложности «предстоит подготовить более 50 нормативно-правовых актов различного уровня в рамках обеспечения реализации действующего законодательства».

Советник руководителя Ространснадзора, руководитель рабочей группы по авиационной безопасности Европейского и Североатлантического регионов ИКАО, координатор взаимодействия РФ и ИКАО Владимир Черток сообщил, что в ближайшее время должна быть решена такая важная задача, как транспортная регуляторная гильотина, включающая существенный пересмотр законодательства. «Необходимо помнить, что та законодательная база, которая уже наработана, как правило, строилась на основе трагических примеров в сфере обеспечения безопасности на транспорте, и поэтому здесь нужно быть внимательными, чтобы, как говорят в народе, не выплеснуть ребенка. Чтобы мы опять не прошли этот сложный путь срочного внесения изменений в нормативную базу по итогам тех чрезвычайных событий, которые, к сожалению, могут быть», — предупредил он.

Актуальные подходы ИМО к охране судов и портовых средств осветил заместитель директора Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Андрей Козлов.

Интересный доклад о вкладе ВМФ в борьбу с пиратством и о межведомственном взаимодействии в рамках этой миссии сделал начальник группы обеспечения планирования и контроля применения сил (войск) ВМФ в операциях по противодействию новым угрозам НЦУО Евгений Бархатов.

17-20 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
НЕВА 2019

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

> 30 000 м²
площадей

> 600
экспонатов
из 36 стран мира

> 1000
иностраных
делегатов

NEW спецпроект
«Центр малого
судостроения»

Насыщенная
деловая
программа
с участием
международных
экспертов

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

6+

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: МИНИСТРОТ РОССИИ, ИАФН, ОСС

ОТКРЫТ ПАМЯТНИК ОСНОВАТЕЛЮ ЗАВОДА «КРАСНОЕ СОРМОВО»



Памятник основателю завода «Красное Сормово» Дмитрию Бенардаки открыли в нижегородском сквере на улице Ефремова. Фигуру легендарного российского промышленника, выполненную из бронзы и гранита, установили в честь 170-летнего юбилея «Красного Сормово» и 220-летия со дня рождения Дмитрия Бенардаки.

Высота памятника составляет около трех метров, вес композиции — более тонны. «До революции завод назывался «Бенардаковским»,

здесь были созданы первые паровые машины в России. В СССР он стал промышленным гигантом, и сейчас это гордость нашей страны. Дмитрий

Бенардаки был удивительным человеком: поддерживал развитие культуры, дружил с Гоголем, помогал Лермонтову, другим поэтам и писателям.

Сегодня мы выражаем ему свою признательность», — сказал на открытии памятника глава Нижнего Новгорода Владимир Панов.

КОРОТКОЙ СТРОКОЙ

ПАРОМ ДЛЯ КАМЧАТКИ

На Ливадийском ремонтно-судостроительном заводе заложен киль в основание автопассажирского парома для нужд Камчатского края. Судно будет работать на переправе через протоку Озерная в Усть-Камчатском районе.

Автопассажирское судно заменит паром «Капитан Драбкин», который находится в эксплуатации уже более 47 лет. На его борту через протоку Озерная смогут одновременно переправляться 50 пассажиров и семь легковых автомобилей.

На Ливадийский ремонтно-судостроительный завод уже начали поступать необходимое оборудование и механизмы для будущего парома. Его длина составит 32 м, ширина — 10 м. Судно сможет развивать скорость до 9 узлов. Работать на нем будет экипаж из четырех человек.

«НЕФТЕФЛОТ» ЗАЛОЖИЛ БАРЖУ ПРОЕКТА RDB12

Самарский судостроительно-судоремонтный завод «Нефтефлот» 11 июля 2019 года заложил третью трюмную сухогрузную баржу проекта RDB12 дедвейтом 4800 тонн. Три баржи проекта RDB12 строятся для судоходной компании «Петротанкер» (Санкт-Петербург).

Проект RDB12 Морского инженерного бюро представляет собой безэкипажное несамоходное трюмное судно «Волго-Дон макс» класса смешанного река-море плавания с четырьмя грузовыми трюмами с двойным дном и двойными бортами, с водонепроницаемыми люковыми закрытиями. В кормовой оконечности устанавливаются горизонтальные сцепные балки для автоматического сцепного замка.

Главные размеры сухогрузной баржи проекта RDB12 (предполагается работа с классическими толкачами типа ОТ): длина габаритная — 95,20 м; длина наибольшая — 95,20 м; ширина расчетная — 16,50 м; ширина габаритная — 16,90 м; высота борта на миделе — 5,50 м; осадка по КВЛ — 3,60 м; осадка максимальная — 4,00 м.

РАСШИРЯЯ ГОРИЗОНТЫ

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

ГАЗПРОМ НЕФТЬ | Стремиться к большему

www.marinebunker.gazprom-neft.ru

**III Международная конференция
«РАЗВИТИЕ ЛЕДОКОЛЬНОГО
И СЛУЖЕБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ФЛОТА»**

16 сентября 2019 г. Санкт-Петербург, Гранд Отель Эмеральд

Организатор: **PortNews** НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ

При поддержке: **МИНПРОМТОРГ РОССИИ**

Партнер: **25 лет** РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

Генеральный спонсор: **DAMEN**

I сессия «Портовый и служебно-вспомогательный флот»
II сессия «Финансирование судостроительных проектов»
III сессия «Ледокольный и дноуглубительный флот»

**В нулевой
день выставки
«НЕВА-2019»**

КОНТАКТЫ ОРГКОМИТЕТА:
Tel. +7 (812) 570-78-03, +7 (812) 712-45-16, +7 (812) 712-45-01
Fax +7 (812) 570-78-03, E-mail: av@portnews.ru, snitko@portnews.ru
www.portnews.ru

РЕГИСТР НАЗВАЛ ЛУЧШИХ

Подведены итоги конкурса Российского морского регистра судоходства (РС) на лучшую дипломную работу среди студентов морских инженерных специальностей.

Конкурс проводится с 2013 года. По его условиям выпускники 2019 года представляли свои квалификационные работы, тематически связанные с основными направлениями деятельности РС.

«Водный транспорт» приводит список победителей конкурса в 2019 году:

Власов Вячеслав Александрович — «Электрооборудование самоподъемной буровой установки с малой осадкой», ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова».

Данилов Илья Александрович — «Энергетическая установка танкера «STI EXPRESS» дедевейтом 75000 тонн с модернизацией системы смазывания главного двигателя», ФГБОУ ВО «Волжский Государственный Университет Водного транспорта».

Горбунов Артем Викторович — «Сравнительный анализ прочностных характеристик корпуса нефтеналивного судна в двух вариантах исполнения: из полимерных композиционных материалов и стали», Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.

Лютиков Никита Андреевич — «Методика проектирования глиссирующих судов», Дальневосточный федеральный университет.

Лауреатами конкурса в 2019 году стали также 11 студентов:

Иванов Алексей Андреевич — «Система морского дипломирования на основе технологии Block Chain», ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова».

Миронов Вадим Алексеевич — «Судовая энергетическая установка газозова дедевейтом 84000 т и скоростью хода 19,5 узла. Утилизация выпара в СКУ», ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова».

Цатурян Гайк Камоевич — «Управление и анализ результатов веттинг-инспекций (на примере танкера V. Ships)», ФГБОУ ВО

«Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова».

Бессонова Татьяна Игоревна — «Методика обоснования проектных характеристик передаточного плавучего дока грузоподъемностью 5000 т для Дальзавода», Дальневосточный федеральный университет.

Конев Вячеслав Юрьевич — «Исследование вариантов энергоснабжения объектов обустройства нефтегазовых месторождений арктического региона атомным ПЭБ», Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.

Франк Максим Олегович — «Разработка концепции океанского буксира-спасателя», Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.

Алексеев Анастасия Сергеевна — «Проектирование учебного корабля», Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.

Орехов Артем Владимирович — «Модернизация энергетической установки и системы балластных вод грузового теплохода RST-25Z», ФГБОУ ВО «Волжский Государственный Университет Водного транспорта».

Захаренко Анастасия Владимировна — «Проектирование безэкипажного пожарного катера», Санкт-Петербургский государственный морской технический университет.

Лютко Сергей Валерьевич — «Влияние человеческого фактора на принятие управленческих решений для обеспечения безопасности мореплавания», ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова».

Золотухина Олеся Павловна — «СЭУ буксира ледового класса водоизмещением 1400 т, скоростью 10 узлов и тягой на гаке 320 кН», ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова».

ПОМОРСКАЯ ШХУНА В АРХАНГЕЛЬСКЕ

На базе САФУ им. М.В. Ломоносова будет реализован проект «Поморская шхуна»

Северный (Арктический) федеральный университет (САФУ) имени М.В. Ломоносова (г. Северодвинск, Архангельская область), Товарищество поморского судостроения и Северный морской музей начинают совместный проект — строительство поморской шхуны. Подписание соглашения о сотрудничестве в рамках проекта состоялось на пресс-конференции по итогам экспедиции «Архангельский пла-

вучий университет — Трансарктика-2019».

Поморская шхуна будет представлять собой деревянное парусно-моторное судно двадцать метров длиной. Кучастию в стройке приглашены норвежские специалисты-судостроители.

Отмечается, что новое судно будет построено в Архангельске за четыре года и положит начало строительству линейки малых туристических и научных судов Арктики.

НОВЫЙ УТЦ

Учебно-тренировочный центр Морспасслужбы получил отремонтированные аудитории в новом корпусе.

В новых аудиториях будут проходить теоретические занятия по морским специальностям. Практическая часть обучения, как и прежде, будет проходить в основном здании Морспасслужбы и на открытой воде.

В планах руководства Морской спасательной службы расширение возможностей центра. Уже в ближайшее время в одном из классов УТЦ появится сверхсовременный тренажер, полностью воссоздающий ре-

али ходовой рубки судна и имитирующий нахождение в море — качку, смену погодных условий. Предполагается, что современный тренажер будет снабжен системой динамического позиционирования (dynamic positioning system). Эта система предназначена для удержания судна в заданной позиции или области, на заданном курсе, перемещении его на небольшие расстояния, следовании вдоль заданного маршрута автоматически и с высокой точностью.

«НАДЕЖДА» И «ПАЛЛАДА» ПРИМУТ УЧАСТИЕ В РЕГАТЕ «СКФ БЕЛЫЙ ПАРУС МИРА 2020»

Регата пройдет в августе-сентябре в Японском море и завершится во Владивостоке во время Восточного экономического форума (ВЭФ).

Как сообщает пресс-служба администрации Приморского края, в регате примет участие международный флот крупнейших парусников в мире. Кучастию в регате также приглашены порты Южной Кореи, Китая и Японии.

Парусники, участвующие в регате, будут пришвартованы у причала и открыты для посещения. Также пройдут парад экипажей, парусников, детско-юношеские соревнования по парусному спорту,

церемония награждения. Как сообщалось ранее, в 2018 году при поддержке президента РФ Владимира Путина состоялась первая в Азиатско-Тихоокеанском регионе международная парусная регата «СКФ Дальневосточная регата учебных парусников». В ней приняли участие парусные суда и яхты из России, Японии, Китая, Южной Кореи, Индонезии, Вьетнама и Франции. Побителем регаты стал приморский парусник «Надежда».



ПРИОРИТЕТНЫЙ ПРОЕКТ

В администрации Астраханской области планируется строительство Инновационного центра подготовки плавсостава Каспийского региона.

Для развития учебной базы Каспийского института морского и речного транспорта (КИМРТ) филиала ФГБОУ ВО «ВГУВТ» в Астраханской области планируется создать Инновационный центр подготовки плавсостава. Данный проект, направленный на развитие международного сотрудничества между странами Прикаспия, повышение эффективности подготовки специалистов среднего профессионального и высшего образования, а также иностранных студентов прикаспийских государств, получил поддержку со стороны администрации Астраханской области.

Интерес и поддержку со стороны руководства Минтранса РФ и Росморречфлота вызывает накопленный в КИМРТ опыт

успешного сотрудничества Института с представителями государств Каспийского бассейна в деле подготовки национальных специалистов водного транспорта. Это единственный отраслевой вуз, в котором функционируют хорошо оборудованные учебные аудитории, созданные при участии всех стран Прикаспия, являясь важным консолидирующим центром партнерских процессов в транспортно-логистическом развитии макрорегиона.

Учебное заведение не только готовит молодых специалистов для России и стран Прикаспия, но и ведет работу по подготовке, переподготовке и повышению квалификации действующих членов экипажей судов Российской Федерации и стран Каспийского бассейна.

Транспортно-логистическая конференция

Речные перевозки России 2019

7 ноября
Ростов-на-Дону

Вива консулт

GrainRu
Страна-Соседи для АПК

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

Реклама.