



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

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



## НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ, ДА САНКЦИИ ПОМОГЛИ

СТР. 2



## ЗА ВКЛАД В РАЗВИТИЕ СУДОХОДСТВА В АРКТИКЕ

СТР. 3



## НА СРЕДСТВА ИЗ ГОСБЮДЖЕТА

СТР. 4



## КОМПОЗИТНОЕ СТАЛЕБЕТОННОЕ

СТР. 5



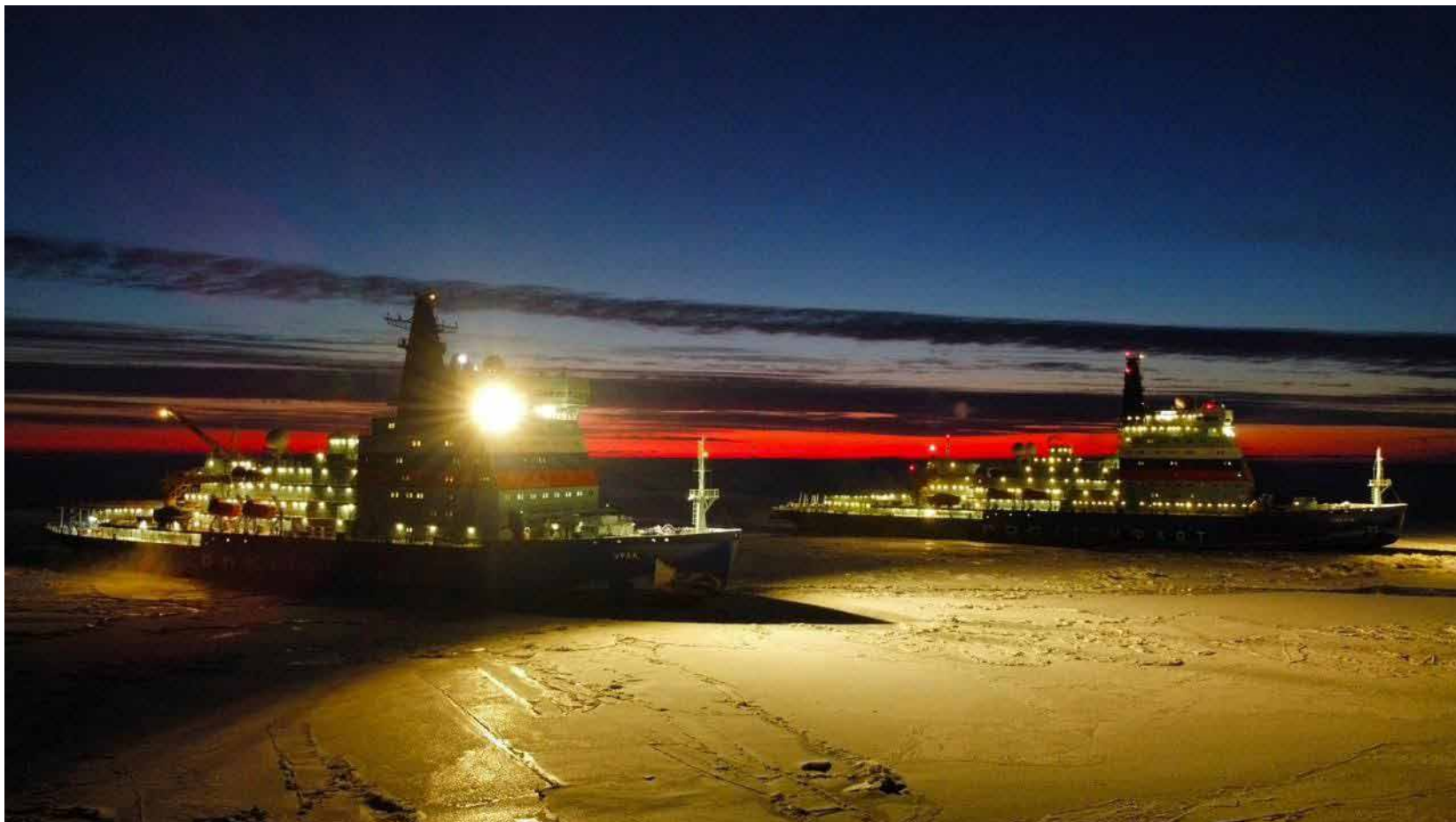
## ОБГОНЯ ВЕТЕР ПЕРЕМЕН, или Почему не всякого стармеха на танкер берут

СТР. 6



## КРЕПЧЕ МОРОЗ — КРЕПЧЕ ЛЮДИ

СТР. 11



Универсальные атомные ледоколы «Сибирь» и «Урал» встретились в Енисейском заливе. Фото старшего механика СУАП «Сибирь» Олега Питаленко, ФГУП «Атомфлот». Источник: Телеграм-канал ОСК

## САМЫЕ МОЩНЫЕ В МИРЕ!

На строительство пятого и шестого атомных ледоколов проекта 22220 из бюджета будет направлено около 60 млрд рублей.

Почти 60 млрд рублей выделяют из бюджета на строительство пятого и шестого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220 мощностью 60 мегаватт каждый. Соответствующее распоряжение подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

В документе уточняется, что государственным заказчиком в отношении строительства ледоколов является Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом», а застройщиком (заказчиком) — федеральное государственное унитарное предприятие атомного флота.

Бюджетные ассигнования будут выделены с 2023 по 2030 год. Общая стоимость строительства пятого серийного ледокола оценивается в 56,6 млрд рублей, из бюджета будет выделено 28,3 млрд рублей. Срок ввода в эксплуатацию — 2028 год. Стоимость строительства шестого серийного ледокола оценивается в 61,3 млрд рублей, из бюджета будет покрыто 30,6 млрд рублей. Срок ввода в эксплуатацию — 2030 год.

Кроме того, Михаил Мишустин подписал распоряжение о выделении средств на строительство головного многофункционального судна атомно-технического обслуживания мощностью 9,28 мегаватта. Срок введения судна в эксплуатацию — 2029 год. Предполагаемая стоимость судна оценивается в 24,8 млрд рублей, а объем бюджетных инвестиций — 12,3 млрд рублей.

Атомоходы проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в Западном районе Арктики.

## СЕВМОРПУТЬ ПРЕВЗОШЕЛ ОЖИДАНИЯ

Грузоперевозки на Севморпути превысили целевой показатель 2022 года.

Объем перевозок грузов в акватории Северного морского пути превысил 32 млн тонн. В соответствии с паспортом федерального проекта «Развитие Северного морского пути» до конца 2022 года необходимо было достигнуть именно этого целевого показателя.

«Таким образом, мы досрочно достигли целевого показателя федерального проекта «Развитие Северного морского пути», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. По нашим оценкам, грузопоток по СМП в этом году может достичь 34 млн тонн. Окончательные итоги подведем в январе 2023 года», — сообщил генеральный директор ФГБУ «ГлавСевморпуть» Сергей Зыбко.

В период летне-осенней навигации с 1 июля по 30 ноября 2022 года ФГУП «Атомфлот» обеспечено 100 ледокольных проводок. Без ледокольной проводки (самостоятельное плавание в летне-осеннюю навигацию), но при информационном сопровождении ФГБУ «ГлавСевморпуть», прошло 30 судов. Наиболее благоприятные условия для плавания на всей акватории СМП наблюдались в сентябре 2022 года.

Наиболее интенсивное судоходство было отмечено в Карском море (Обская губа, Енисейский залив).

Общая валовая вместимость судов, прошедших через СМП в период с 1 января по 13 декабря 2022 года, составила 52,521 млн тонн. Основу грузопотока составили нефтегазовые инвестиционные проекты: нефть и нефтепродукты (7,224 млн тонн), СПГ и газоконденсат (20,489 млн тонн). Угля было перевезено 295 тыс. тонн, рудоконцентрата — 43,5 тыс. тонн. Объем генеральных грузов составил 4,248 млн тонн.



Фото с сайта Росатома



## ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

## НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ, ДА САНКЦИИ ПОМОГЛИ

Плановый объем грузоперевозок по ВВП РФ в 2023 году вырастет на 7,7%, пассажироперевозок — на 26,6%.

Начиная с 2023 года перед внутренним водным транспортом страны поставлены новые задачи по реализации Транспортной стратегии до 2030 года, в которой определены конкретные мероприятия и сроки их выполнения, а также целевые показатели. В 2023 году, по данным Росморречфлота, объем перевозок грузов по ВВП РФ по плану должен вырасти до 118,8 млн тонн, объем перевозок пассажиров — до 10,9 млн чел.

## ИНФРАСТРУКТУРА

В 2023 году предусмотрено увеличение пропускной способности опорной сети внутренних водных путей на 10 млн тонн нарастающим итогом.

Для реализации данных показателей предусматривается увеличить протяженность внутренних водных путей: с гарантированными габаритами судовых ходов на 343 км; оборудованных средствами навигационной обстановки — на 926 км; с круглосуточным движением судов — на 761 км.

Данные меры позволят увеличить эффективность работы транспортного флота за счет сокращения рейсооборота, а на отдельных участках увеличить загрузку судов, обеспечить безопасные подходы к портам и причалам общего пользования.

В минувшем 2022 году Росморречфлот обеспечил запланированное улучшение качественных параметров внутренних водных путей России на отдельных лимитирующих участках.

Так, протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов была увеличена на 240,7 км, оборудованных средствами навигационной обстановки — на 697,6 км, с круглосуточным движением судов — на 1063,6 км.

В результате общая протяженность внутренних водных путей РФ в навигацию 2022 года составила 101,59 тыс. км, из которых с гарантированными габаритами — 50,68 тыс. км, что представляет увеличение на 0,5% по отношению к предыдущему году.

Выполненные в навигацию 2022 году путевые и навигационно-гидрографические работы позволили обеспечить безопасное судоходство. Объем дноуглубительных работ выполнен на 100%, составив 22,90 млн куб. м. Дноуглубительные работы проводились 97 земснарядами на 622 участках общей протяженностью более 1000 км.



Фото с сайта ЛОРП

Всего на внутренних водных путях Российской Федерации имеется 741 судоходное гидротехническое сооружение. СГТС предназначены для пропуска судов, обеспечения проектных навигационных уровней, инженерной защиты территорий, санитарного обводнения рек.

В состав гидротехнических сооружений входят 108 судоходных шлюзов, Красноярский судоподъемник, 11 гидроэлектростанций, 8 насосных станций, напорные дамбы и плотины, судоходные каналы и другие сооружения. Из них 332 сооружения являются потенциально опасными и критически важными объектами, подлежащими декларированию безопасности.

Число СГТС с нормальным уровнем безопасности увеличилось на 3,3% (11 сооружений), сниженным уровнем безопасности увеличилось на 3% (10 сооружений), с неудовлетворительным уровнем безопасности — на 0,3% (одно сооружение), сооружения с опасным уровнем безопасности остались на уровне прошлого года — 0,3% (одно сооружение). Одно сооружение (ФБУ «Администрация «Беломорканал» — плотина № 23 гидроузла № 11) сохранило опасный уровень безопасности. Для повышения уровня безопасности данного сооружения в 2022 году заключен государственный контракт на его реконструкцию. Срок окончания выполнения работ — 2024 год.

В минувшем году строительно-монтажные работы по капитальному ремонту велись на 31 объекте инфраструктуры внутренних водных путей и на 104 судах технического флота.

## ГРУЗЫ

По предварительной оценке, в навигацию-2022 перевезено 117,2 млн тонн грузов, что превышает результат 2021 года на 6,4%. Анализ грузопотоков показывает, что в этом году значительно усилился грузопоток угля, зерна, комбикорма и строительных материалов.

В то же время снизились объемы перевозки нефтепродуктов, металлов, серы, удобрений и лесных грузов в судах. Значительное снижение объемов перевозок связано с введенными санкциями.

В Амурском бассейне отмечается резкое падение перевозки грузов, которое связано с введением в этом году запрета на вывоз не-

обработанного леса, уменьшением перевозок нерудно-строительных материалов связи с окончанием строительства мостового перехода в КНР и прилегающих дорог.

Внутренние водные пути в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях обеспечивают потребности экономики и населения в 19 субъектах РФ, а также социально важные перевозки.

В прошедшую навигацию объемы отправки грузов на Крайний Север составили 17,6 млн тонн, что составляет увеличение 4,1% к уровню 2021 года, в том числе каменного угля — на 6,8%, нефтепродуктов — на 5,8%.

Перевозки жизненно важных грузов в навигацию 2022 года по заданиям субъектов РФ осуществлялись по внутренним водным путям Обь-Иртышского, Енисейского, Ленского, Амурского бассейнов.

Запланированный объем Северного завоза жизненно важных грузов по госзаказу с учетом



Волго-Дон. Фото с сайта Росморречфлота

корректировки субъектов РФ составлял 1538,4 тыс. тонн. Фактически потребителям доставлено 1543,6 тыс. тонн грузов (100,3% от плана). Северный завоз выполнен в полном объеме. Прогнозируемый грузооборот по сравнению с прошлым годом снизится на 2,8% и составит 68,6 млрд тонно-км.

Снижение показателя связано с изменением логистических маршрутов ввиду санкционной политики ряда недружественных стран.

## ПАССАЖИРЫ

В секторе пассажирских перевозок по сравнению с прошлым годом рост составил 5,3% (9,06 млн чел.)

Отмечено увеличение объема туристских пассажирских перевозок на 36%. Это связано с применением туристического кэшбека, что позволило увеличить загрузку круизных судов. Также наблюдается рост на 33,6% экскурсионно-прогулочных маршрутов, в связи с введенными санкциями для выездного туризма и благоприятными метеорологическими условиями, которые позволили привлечь отдыхающих на речные прогулки.

В дальнейшем также прогнозируется увеличение пассажиропотоков на данных маршрутах в связи с повышенным интересом к внутреннему туризму.



Новосибирский шлюз. Фото с сайта Росморречфлота

## НОВАЦИИ

В 2023 году с целью оптимизации средств федерального бюджета, а также наиболее полного удовлетворения в потребности перевозок пассажиров и грузов, повышения безопасности судоходства предусматриваются следующие изменения в составе внутренних водных путей:

- в Минтранс России направлены предложения по исключению из Перечня внутренних водных путей федерального значения 61 участка общей протяженностью 1499 км, по которым в последние годы не осуществляется судоходство и перевозка внутренним водным транспортом не прогнозируется (в основном эти пути содержались по семи категориям: без гарантированных габаритов судовых ходов и без средств навигационной обстановки);

- направлены предложения по включению в Перечень судоходных участков рек Анадырь и Канчалан Чукотского автономного округа протяженностью 717 км;

- подготовлены для направления в Минтранс предложения по включению в Перечень 26 участков общей протяженностью 466,5 км, по которым в настоящее время осуществляется перевозка пассажиров на социально значимых маршрутах, а также на участках, востребованных для перевозки грузов.

## ПО УЧАСТКАМ ВВП

В 2023 году продолжится практика софинансирования семью субъектами РФ содержания отдельных участков ВВП, наиболее значимых для регионов. Протяженность таких участков составляет более 3 тыс. км.



Багаевский гидроузел. Фото предоставлено АО «Стройтрансгаз»

С целью обеспечения безопасной работы гидротехнических сооружений предусматривается более 20% финансовых средств на содержание СГТС направить на проведение их капитального ремонта. Так, в 2023 году запланировано проведение капитального ремонта на 38 объектах инфраструктуры внутренних водных путей, а также на 65 судах технического флота.

Отмечается, что важнейшей отраслевой задачей останется устранение лимитирующих участков на реках Волга и Дон.

В целях устранения лимитирующего участка на реке Волга от Городецкого гидроузла до Нижнего Новгорода генподрядчиком АО «Монолитное строительное управление-1» реализуются мероприятия по одновременному проектированию и строительству объекта капитального строительства — реконструкция судоходных шлюзов 15–16 Городецкого гидроузла, включая строительство дополнительной камеры шлюза, и создание судоходного канала от г. Городец до Нижнего Новгорода. В результате реализации проекта пропускная способность участка увеличится на 16,6 млн тонн. Для круизных пассажирских судов будут устранены риск остановки навигации в маловодные годы и необходимость делать регулируемые попуски с Рыбинского водохранилища.

На реке Дон продолжается реализация проекта строительства Багаевского гидроузла, который должен быть введен в 2024 году и обеспечит дополнительную пропускную способность на нижнем участке Дона 19 млн тонн.



## НАГРАЖДЕНИЕ

ЗА ВКЛАД В РАЗВИТИЕ  
СУДОХОДСТВА В АРКТИКЕ

Капитан арктического газовоза «Кристоф де Маржери» награжден орденом «За заслуги перед Отечеством».

Капитан арктического газовоза «Кристоф де Маржери» Сергей Геня удостоен ордена «За заслуги перед Отечеством» IV степени за большой личный вклад в развитие судоходства в Арктике. Высокая государственная награда вручена президентом РФ Владимиром Путиным в ходе торжественной церемонии в Кремле.

В 2020–2021 годах под руководством Сергея Геня «Кристоф де Маржери» осуществил два экспериментальных рейса по Северному морскому пути и стал первым в мире крупнотоннажным грузовым судном, которое преодолело восточный сектор Арктики в мае (2020 год) и феврале (2021 год), когда навигационные и ледовые условия на этом отрезке трассы крайне сложные.

Традиционно период коммерческой перевозки грузов в восточном секторе Арктики открыт с июля по ноябрь. Программа экспериментальных рейсов «Совкомфлота» доказала, что этот период может быть расширен практически вдвое, что позволяет повысить эффективность использования Севморпути в интересах национальной экономики.

В ответном слове на церемонии капитан Сергей Геня поблагодарил за высокую государственную награду, отметив, что видит в ней оценку работы всего коллектива «Совкомфлота» и партнеров



Фото предоставлено пресс-службой «Совкомфлота»

по работе в Арктике. «Успешное проведение экспериментальных рейсов стало возможным благодаря системной, слаженной работе, которая велась на протяжении последних 15 лет «Совкомфлотом» в партнерстве с «НОВАТЭКом», Росатомом, Минтрансом и другими организациями. После принятия в эксплуатацию нового поколения газовозов усиленного ледового класса Arc7, строящихся на верфи «Звезда», круглогодичная навигация по всей длине Северного морского пути станет реальностью», — сказал он.

Танкер ПАО «Совкомфлот» «Кристоф де Маржери» предназначен для обслуживания проекта «Ямал СПГ» и круглогодичной

транспортировки СПГ в сложных ледовых условиях Карского моря и Обской губы. По своим характеристикам ледокольный газовоз не имеет мировых аналогов. Ему присвоен ледовый класс Arc7 — самый высокий среди существующих транспортных судов. Газовоз способен самостоятельно преодолевать лед толщиной до 2,1 метра, может круглогодично следовать по Севморпути в западном от Сабетты направлении и на протяжении шести месяцев (с июля по декабрь) — в восточном. Ранее период летней навигации в акватории Севморпути ограничивался четырьмя месяцами и только при наличии ледокольного сопровождения.

## СОВКОМФЛОТ

## ПОЛКУ ТАНКЕРОВ ПРИБЫЛО

Головной танкер на СПГ-топливе «Океанский проспект», построенный ССК «Звезда», принят в эксплуатацию «Совкомфлотом».

Группа «Совкомфлот» приняла в эксплуатацию нефтеналивной танкер нового поколения «Океанский проспект» (типоразмер Aframax, дедвейт 112,65 тыс. тонн), работающий на сжиженном природном газе. Судно было построено на ООО «Судостроительный комплекс «Звезда».

Участие в торжественной церемонии приняли первый заместитель генерального директора — главный операционный директор ПАО «Совкомфлот» Алексей Хайдуков, генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко, директор дальневосточного филиала Российского морского регистра судоходства Павел Шихов.

Как отметил Алексей Хайдуков, более чем пятилетний практический опыт СКФ в области разработки и эксплуатации танкеров на СПГ-топливе содействовал внедрению в России современных технологий гражданского судостроения. Всего при участии «Совкомфлота» на ССК «Звезда» были размещены заказы на строительство 20 современных судов суммарным дедвейтом около 2 млн

тонн. В их число входят танкеры для перевозки нефти и нефтепродуктов, а также арктические газовозы.

«Океанский проспект» — головное судно серии из двух танкеров типоразмера Aframax, заказанных ПАО «Совкомфлот» на ССК «Звезда». После завершения строительства оба судна будут на долгосрочной основе отфрахтованы ПАО «НК «Роснефть» для морской транспортировки российских экспортных грузов. В качестве основного топлива танкеры используют сжиженный природный газ, что позволяет снизить выбросы

углекислого газа и оксидов азота, а также свести к нулю выбросы мелкодисперсных частиц (сажи) и оксидов серы.

Длина танкера «Океанский проспект» — 250 м, ширина — 44 м. Ледовый класс судна 1А/1В позволяет ему круглогодично перевозить нефть из акваторий со сложными ледовыми условиями, включая российские порты Дальневосточного и Балтийского морских бассейнов. Судно будет эксплуатироваться под государственным флагом РФ, экипаж в составе 21 человека полностью сформирован из российских моряков.



Фото предоставлено ПАО «Совкомфлот»

## ГТЛК

## «ДЛЯ БИЗНЕСА И ДЛЯ ЛЮДЕЙ»

ГТЛК за 2022 год законтрактовала 34 водных судна на сумму 30,5 млрд рублей.

Лизинговый портфель Государственной транспортной лизинговой компании в 2022 году превысил 1 трлн рублей. За год компания законтрактовала 34 водных судна на сумму 30,5 млрд рублей, инвестиции ГТЛК в российское судостроение составили 148 млрд рублей. Парк компании на декабрь 2022 года составил 198 морских и речных судов. Такие итоги года представлены пресс-службой ГТЛК. По программам с госучастием ГТЛК передала в лизинг в уходящем году (по состоянию на 29 декабря 2022 года) 4 скоростных судна на подводных крыльях «Валдай», 2 сухогруза проекта RSD59.

В рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры при участии ГТЛК продолжено строительство универсального порта Лавна в Мурманской области, ко-

торый в 2022 году присоединился к ТОР «Столица Арктики».

ГТЛК также разработала и запустила на согласование с профильными ведомствами несколько новых программ льготного лизинга с использованием средств ФНБ, в том числе по обновлению водного транспорта.

«В новых реалиях ГТЛК сконцентрировалась на исполнении действующих и разработке перспективных проектов внутри страны, нацеленных на развитие транспортной отрасли и поддержку отечественного машиностроения... В 2023 году мы обеспечим крупными заказами отечественные заводы и примем деятельное участие в создании нового российского транспорта для бизнеса и для людей», — приводит комментарий генерального директора ГТЛК Евгения Дитриха.

## БАНК РОССИИ

## ВОСТРЕБОВАННОСТЬ СОХРАНЯЕТСЯ

В СЗФО в судостроительной отрасли отмечается сохраняющийся спрос на строительство гражданских судов.

Судостроительные предприятия Северо-Западного федерального округа к концу года отмечают сохраняющийся спрос на строительство новых гражданских судов, в том числе благодаря новым заказам. Так, в Ленинградской области компании заключили контракты на строительство судов для рыбного промысла и туризма, а в Санкт-Петербурге строятся атомные ледоколы и пассажирские суда для работы в Арктической зоне. Об этом говорится в новом выпуске доклада «Реги-

ональная экономика: комментарий ГУ».

Некоторые предприятия отрасли реализуют инвестиционные проекты, в том числе для адаптации к работе в новых условиях. Например, верфь в Архангельской области ведет обновление технологических участков в цехах, используя для модернизации оборудование российского производства. Для того чтобы снизить издержки предприятий на ремонт малотоннажных судов, в Мурманской области планируется создание судоремонтного кластера.

## РС

## ТРЕБОВАНИЯ ОБНОВЛЕНЫ

С 1 января вступили в силу новые требования РС по оборудованию морских судов.

Российский морской регистр судоходства значительно переработал требования Правил по оборудованию морских судов, а также опубликовал новые Руководства по применению глав III, IV и V Международной конвенции по охране человеческой жизни на море. Новые требования вступили в силу с 1 января 2023 года.

Одной из основных задач при переработке Правил по оборудованию морских судов было четко разделить их требования на конвенционные и «неконвенционные» в контексте применения положений МК СОЛАС-74. Так, в новой редакции Правил теперь сосредоточены только требования для судов, не совершающих международных рейсов или не подпадающих под требования МК СОЛАС-74. Для судов, для которых применимы требования МК СОЛАС-74, разработаны отдельные руководства, которые содержат необходимые разъяснения по при-

менению соответствующих глав МК СОЛАС-74 и рекомендованы к использованию в дополнение к данной конвенции. Приоритетными в данном случае являются требования МК СОЛАС-74.

В переработанных Правилах по оборудованию морских судов положения частей II «Спасательные средства», IV «Радиоборудование» и V «Навигационное оборудование» распространяются на суда, которые не совершают международных рейсов и/или к которым не применимы положения МК СОЛАС-74 с поправками. Требования в отношении сигнальных средств, приведенные в части III «Сигнальные средства», применяются к морским судам, эксплуатацию которых предполагается вести в открытых морях, прилегающих к ним водах и на внутренних водных путях, к стоечным судам, а также к изделиям, входящие в состав сигнальных средств, предназначенных для установки на таких судах.



## ЛИЗИНГ

## ОБНОВИТЬ ПАРК СУДОВ

В России рассчитывают построить 260 гражданских судов по программе лизинга водного транспорта.

По программе лизинга водного транспорта с 2023 по 2027 год верфи рассчитывают построить 260 гражданских судов: танкеры, контейнеровозы, баржи, буксиры и сухогрузы, в том числе арктического класса. Об этом доложил вице-премьер — глава Минпромторга России Денис Мантуров на совещании президента РФ с членами правительства, сообщается в Telegram-канале российского кабмина.

Говоря о выполнении поручения по реализации долгосрочных программ обновления парка воздушных судов и водного транспортного флота, вице-премьер также сообщил, что ведется работа по развитию пассажирского флота. В частности, в Москве первые два электрических речных трамвая из

заказа на 21 судно уже проходят испытания, и в 2023 году они начнут курсировать по Москве-реке.

По его словам, будут построены рыбопромысловые суда, а также земснаряды для работ по расшировке водных артерий в условиях освоения новых транспортных коридоров.

Напомним, в начале сентября 2022 года статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Евтухов сообщил, что Минпромторг планирует запросить более 280 млрд рублей из средств Фонда национального благосостояния на программу лизинга гражданского судостроения, а общий вес программы с учетом привлеченных средств составит почти 480 млрд рублей.

## ОНЕЖСКИЙ ССЗ

## НА ЦЕЛЕВОЙ И БЕЗВОЗМЕЗДНОЙ ОСНОВЕ

Инвестиции в модернизацию Онежского ССЗ в 2021–2024 годах превысят 5 млрд рублей.

В рамках создания цифровой инфраструктуры Российский фонд развития информационных технологий и АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод» подписали соглашение, согласно которому предприятие на целевой и безвозмездной основе получит субсидию из федерального бюджета на реализацию проекта «Внедрение решения «Global-Marine: Система управления судостроением и судоремонтом».

Цель проекта — внедрение интегрированной информационной системы цифрового производства при строительстве судов гражданского флота с применением современных передовых технологий судостроения, позволяющих увеличить объемы производства и производительность труда. Проект признан особо значимым и направлен на замещение зарубежных цифровых продуктов и решений.

Проект глубокой модернизации ОССЗ предполагает внедрение цифрового сопровождения строительства судов, роботизации и автоматизации производственных процессов. Проектом предусмотрено увеличение производительности труда не менее чем в 2 раза и рост мощностей с 3 до 10 ежегодно строящихся судов. В рамках проекта запланировано строительство новых объектов:

блока корпусных цехов, контрольно-пропускного пункта, центра обработки данных, станции газификации, очистных сооружений, а также реконструкция существующего стапеля.

Проект разработан Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом совместно с АО «Центр технологии судостроения и судоремонта». Правительство РФ из федерального бюджета выделило инвестиции на модернизацию завода в объеме свыше 5 млрд рублей в течение 2021–2024 годов.

В конце августа 2022 года руководитель рабочей группы по модернизации завода, член коллегии Военно-промышленной комиссии РФ Владимир Поспелов сообщил, что в Минпромторг совместно с Минтрансом будет направлено предложение предусмотреть возможность расширения проекта модернизации ОССЗ за счет включения в него еще трех объектов: автоматизированного склада хранения судового оборудования, окрасочных камер и слипа для спуска судов арктического класса.

Кроме того, в начале сентября 2022 года губернатор Республики Карелия Артур Парфенчиков заявлял, что строительство цифровой верфи на ОССЗ будет завершено досрочно.

## МНЕНИЕ

## СДЕЛАТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

Мощности Балтийского завода возрастут на 50% при инвестициях около 6 млрд рублей.

При инвестициях около 6 млрд рублей в оборудование и инфраструктуру производственные мощности Балтийского завода можно увеличить на 50%. Об этом заявил генеральный директор ОСК Алексей Рахманов на заседании Морской коллегии при Правительстве РФ, которое провел вице-премьер — министр промышленности и торговли Денис Мантуров.

В своем выступлении Алексей Рахманов затронул тему строительства ледокольного флота и перспективы развития производства судовых двигателей. «Мной подписан приказ о создании полноценной второй смены для работы на Балтийском заводе. При инвестициях порядка 6 млрд рублей в оборудование и инфраструктуру мы сможем на 50% увеличить производственные мощности Балтийского завода. Это — ответ на вопрос, какими темпами будут строиться атомные суда, плавучие электростанции, все то, что относится к обустройству СМП», — сказал руководитель корпорации.

По мнению главы ОСК, для отрасли сейчас важно сделать правильный выбор типа ледоколов, которые будут строиться в ближайшие десятилетия. «Мы еще раз посмотрели на расчеты коллег об использовании атомных ледоколов по сравнению следоколами на СПГ, а теперь они перешли в категорию ледоколов, которые будут работать на дизельном топливе... Если учесть, что с 2019 года газ подорожал в 10 раз, то это серьезный аргумент в пользу строительства атомных судов по сравнению с дизельными и газовыми, если мы говорим об экономике страны. Прошу принять это во внимание в части принятия решения, какие ледоколы будут строиться», — сказал Алексей Рахманов.

Также, по его словам, отрасль сейчас стоит перед выбором оптимального варианта двигателей для будущих судов. «Мы прорабатываем технические решения по замене низкооборотных мощных дизелей на системы электродвижения с использованием традици-

онных высоко- и среднеоборотных двигателей. Технически все решаемо, но ключевым аспектом является экономическая составляющая: если низкооборотный двигатель работает непосредственно на линию вала и на винт и ниже издержек с учетом расхода топлива нет и быть не может, то в ситуации с использованием электродвижения мы пока видим превышение операционных расходов на 15–20%, а по CAPEX на 30%. Тем не менее это не раз, и я бы очень просил наших уважаемых потребителей еще раз посмотреть на экономику транспортных услуг и дать нам точный ответ — либо мы будем полагаться на производство низкооборотных дизелей из дружественных стран, либо мы будем применять системы электродвижения, которые помогут развить и силовую электронику, и механические компоненты, а также подготовиться к наступлению следующего технологического этапа развития судовой энергетики», — сказал генеральный директор ОСК.

## КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

## НА СРЕДСТВА ИЗ ГОСБЮДЖЕТА

Астраханская верфь ОСК построит четыре универсальных сухогруза-контейнеровоза проекта 00108.

Южный центр судостроения и судоремонта заключил контракт на строительство и поставку четырех универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания повышенной контейнероёмкости проекта 00108.

Строительство судов будет осуществляться на судостроительном заводе «Лотос» (производственная площадка ЮЦСС). Срок поставки контейнеровозов — 2025 год. Финансирование строительства предусмотрено распоряжением Правительства РФ. Стоимость каждого судна по данному распоряжению составляет 1 741 млн руб.

В ходе рабочей встречи с губернатором Астраханской области Игорем Бабушкиным генеральный директор ОСК Алексей Рахманов отметил, что можно будет выйти на темп выпуска контейнеровозов на астраханских активах корпорации в «два-три серийных судна в год, когда в проект будут внесены все необходимые поправки по итогам строительства головного судна».

«Мы видим и понимаем единство наших интересов, связанных как с региональным развитием, так и развитием конкретной отрасли — судостроения. Я очень рад, что концепция международного транспортного коридора «Север — Юг» вынесена на самый высокий уровень и получила соответствующее одобрение. Реконструкция Волго-Каспийского морского канала откроет новые экономические перспективы для региона, а мы, со своей стороны,



Фото с сайта Росморречфлота

будем рады насытить весь этот потенциал построенными судами, которые как будут привозить товары сюда, так и вывозить их нашим иностранным партнерам», — рассказал глава Объединенной судостроительной корпорации.

Проект 00108 разработан нижегородским конструкторским бюро «Вымпел». Это первый российский проект универсального сухогруза-контейнеровоза, который может перевозить контейнеры международного стандарта, в том числе рефрижераторные контейнеры.

Важным преимуществом судна является его универсальность. Кроме контейнеров оно может перевозить в двух трюмах любые виды сухих грузов, в том числе зерно, лес и пиломатериалы, генеральные грузы. Судно имеет большую вместимость по негабаритным грузам.

Размерения новых судов соответствуют классу «Волго-Дон

макс». Они смогут эксплуатироваться в морских районах, а также на внутренних водных путях России с учетом ограничений по габаритам и осадке, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал.

Пропульсивная установка состоит из двух среднеоборотных дизелей по 1200 кВт и двух винто-рулевых колонок отечественного производства ЦПС «Звездочка». Мощности двух вспомогательных дизель-генераторов по 400 кВт достаточно для обеспечения питания 60 рефрижераторных контейнеров.

Основные технические характеристики: наибольшая длина судна — 141 м, ширина — 16,9 м, высота борта — 6,3 м. Объем грузовых трюмов составляет 12 тыс. куб. м, дедевейт в море — 9200 т (при осадке 5,3 м), в реке — 5000 т (при осадке 3,6 м), скорость — 10 узлов.



Фото с сайта Онежского ССЗ



## БУКСИР-СПАСАТЕЛЬ

## ПЕРВЫЙ В СЕРИИ ИЗ ПЯТИ

На Окской судовой верфи спущен на воду корпус первого в серии морских противопожарных буксиров-спасателей проекта NE 025.

На АО «Окская судовой верфь» прошла торжественная церемония спуска на воду первого корпуса из серии пяти морских противопожарных буксиров-спасателей проекта NE 025 для Морской спасательной службы. По условиям контракта, судостроители Окской судовой верфи должны передать буксиры Морспасслужбе в 2023 году. Строительство серии ведется в рамках плана развития инфраструктуры Севморпути на период до 2035 года и федерального проекта «Северный морской путь» транспортной части Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

В мероприятии приняли участие генеральный директор АО «Окская судовой верфь» Денис Самиков, председатель совета директоров АО «Нордик Инжиниринг» Николай Шабликов, представители ФГБУ «Морспасслужба».

Проект NE 025 разработан АО «Нордик Инжиниринг». Буксир предназначен для буксировки несамоходных плавсредств, установок и снятия знаков плавучей и береговой судоходной обста-



Основные характеристики судна: ледовый класс КМ ★ Arc4 (hull, machinery) R1 AUT3 FF3WS Tug; длина — 29,6 м; ширина — 9,5 м; высота борта — 3,3 м; осадка — 2,4 м; мощность ГД 2 х 634 кВт.

На следующий день состоялась закладка еще пяти морских противопожарных буксиров-спасателей проекта NE 025.

новки, заводки и подъема якорей, перевозки грузов на рабочей палубе, обеспечения работы дноуглубительного флота, обеспечения гидротехнических работ, доставки и развертывания средств ЛАРН без захода в нефтяное пятно, оказания помощи в тушении пожаров.

Проектные решения являются универсальными, различные модификации данного буксира способны восполнить существующую потребность в судах данного

класса и обеспечить обновление буксирного флота России.

К преимуществам разработанного проекта относится относительно низкая стоимость, достигнутая за счет оптимальных конструкторских решений. В проекте применено более 50% отечественного оборудования.

Эксплуатация буксиров-спасателей проекта NE 025 предполагается в Арктическом регионе на трассах Северного морского пути.

## СТОЕЧНОЕ

## КОМПОЗИТНОЕ СТАЛЕБЕТОННОЕ

«Балтспецпроект» спустил на воду первое несамоходное композитное сталебетонное судно проекта 04080 «НеоБетон».

На производственной площадке ООО «Балтспецпроект» построено и спущено на воду первое однокорпусное композитное сталебетонное стоечное судно проекта 04080 «НеоБетон». Об этом «Водному транспорту» сообщил учредитель ООО «Балтспецпроект» и автор идеи строительства бетонного судна Александр Соболев.

Проект на класс Российского морского регистра судоходства (класс РС: «К ★ Berth-connected ship (G) Floating oil storage») выполнен ООО «Балтспецпроект». В разработке проектно-конструкторской документации на различных этапах были задействованы специалисты ЦКБ «Малахит», ЦКБ «Лазурит» и ЦКБ «Монолит» (технология строительства), АО

«ЦНИИМФ», ООО «Цифра», ООО «Аквалайт», ООО «ГТНС», ООО «Спецпромстрой», ООО «НЭДК».

Судно предназначено для безопасного круглогодичного хранения нефтепродуктов в условиях умеренных широт и малых (до трех баллов) волнений. Судно может хранить до четырех видов топлива сегрегированно. По требованию заказчика, конструкция судна может быть адаптирована для эксплуатации в условиях конкретного региона, в том числе в арктических неглубоких портах, портопунктах, бухтах, мелководных акваториях арктических рек.

Александр Соболев отметил, что выбор бетона как основного материала при строительстве судна обусловлен несколькими факторами. Во-первых, прочность

железобетонных конструкций при эксплуатации в воде возрастает со временем. При правильной эксплуатации срок службы железобетонного корпуса значительно выше, чем стального. Во-вторых, для бетонного судна отсутствует необходимость дорогостоящей процедуры докования. Кроме того, исключены перерывы в эксплуатации судна, характерные для судов, выполненных из стали и требующих освидетельствования классификационных обществ с постановкой в док.

Буксировка судна в район эксплуатации осуществляется один раз, релокация судна производится только по требованию заказчика.

Стоечные суда проекта 04080, по оценке разработчика, являются наиболее эффективным решением задач приема нефтепродуктов с танкера отвозчика, безопасного круглогодичного хранения и выдачи нефтепродуктов в автотранспорт.

Суда имеют малую осадку (4,2 м при объеме хранения около 14,4 тыс. куб. м), поэтому могут использоваться на мелководных арктических акваториях и закрытых бухтах и портопунктах Северного морского пути.

Эксплуатационные нужды стоечных судов проекта 04080 обеспечиваются при помощи берегового блока обеспечения, проектируется под конкретное место стоянки.

## КОНТРАКТЫ

## С МИНИМАЛЬНЫМ ВОЛНООБРАЗОВАНИЕМ

«Нефтефлот» построит два пассажирских катамарана проекта 04790 к концу 2025 года.

Судостроительная верфь «Нефтефлот» заключила контракты на строительство и поставку двух пассажирских катамаранов проекта 04790 для одного из российских перевозчиков. Суда вместимостью 300 человек предназначены для скоростных перевозок по внутренним водным путям и прибрежным морским районам. Строительство планируется завершить в конце 2025 года. Стоимость контракта превышает 800 млн рублей.

Среди ключевых особенностей катамаранов станет минимальное волнообразование и возможность

эксплуатации в темное время суток.

Сообщается, что в конце ноября 2022 года ЗАО «Нефтефлот» также подписало контракт на строительство и поставку дизельного земснаряда. Земснаряд будет использоваться для разработки и транспортирования грунта гидравлическим способом при строительстве земляных инженерных сооружений, а также добыче строительных материалов. Окончание строительства запланировано на декабрь 2023 года. Стоимость контракта составляет 298,6 млн рублей.

## ПО ПАРЕ КАЖДЫЙ ГОД

СНЗ3 заключил контракт на строительство четырех катамаранов типа «Соммерс».

Трехсторонний контракт заключен между Средне-Невским судостроительным заводом, ООО «Нева Тревел» и Государственной транспортной лизинговой компанией.

Проект реализуется на условиях государственного софинансирования в рамках программы льготного лизинга гражданских судов водного транспорта. Он предусматривает строительство четырех пассажирских катамаранов: по два — в 2024 и 2025 годах.

Суда смогут развивать скорость до 11 узлов (около 20 км/ч) и сохранять устойчивость при высоте волны до 1,2 м.

Катамараны будут иметь вместимость до 150 человек. Туристы смогут расположиться на открытой верхней или закрытой нижней палубах. Во внутренних помещениях будут работать штатные системы кондиционирования и вентиляции, создана доступная среда для маломобильных пассажиров.



Фото с сайта СНЗ3

## КАК ВЕТРЫ НА БАЙКАЛЕ

На базе ВСРП идет сборка корпусов инновационных катамаранов проекта HSC150B «Сарма» и «Селенга».

На производственной базе Восточно-Сибирского речного пароходства, входящего в группу компаний «Истлэнд», полным ходом идет сборка корпусов двух инновационных судов с динамической разгрузкой подводными крыльями. Строящиеся суда названы «Сарма» и «Селенга» по названию двух ветров на Байкале, дующих с разных его берегов.

Очередные секции корпусов катамаранов, которые весной-летом 2022 года были заложены на судостроительном заводе «Вымпел», были доставлены в Иркутск. По завершении сборки корпусов судостроители ВСРП приступят к монтажу оборудования, оснащению навигационным оборудованием, установке двигателей.

«Это уникальный опыт строительства таких судов не только в нашем регионе, но и в Российской Федерации. Эксплуатация катамаранов планируется в акватории озера Байкал и в истоке реки Ангара... Если катамараны покажут свою эффективность, то планируется их серийное производство», — заявил президент группы компаний «Истлэнд» Сергей Ерошенко.

Габаритная длина судна — 38 метров, ширина — 10 метров, водоизмещение — 93,5 тонны, скорость — 50 км/ч, дальность хода — 700 км. Малая осадка существенно расширит географию перевозок, а также позволит осуществлять безопасную посадку и высадку пассажиров на необорудованный берег.



Стоп-кадр видео ООО «Балтспецпроект»





# ОБГОНЯЯ ВЕТЕР ПЕРЕМЕН, или Почему не всякого стармеха на танкер берут



В компанию он пришел в 1996-м, когда «Совкомфлот» еще не успел стать знаменитым брендом и одной из крупнейших танкерных компаний мира, каким мы его знаем сегодня. Пришел и остался вот уже на 26 лет. Последние годы Виктор Александрович Парфилов работает в должности механика-наставника в системе технического менеджмента группы компаний.

— **Виктор Александрович, говорят, плох тот моряк, что не мечтает о «Совкомфлоте». Как вы пришли в СКФ?**

— К тому времени, как я пришел в «Совкомфлот» — это было в 1996 году, у меня уже был приличный послужной список. Начинать в Приморском пароходстве, был период, когда я от пароходства — это 1987–1989 гг. — по контракту работал стармехом на иракских судах, можно сказать, обучал иракских моряков морскому делу. Позже на иностранных судах — греческих, британских. Иностраный круинг, как вы понимаете, вообще был характерен для девяностых. Первыми эту нишу начали осваивать страны Балтии, а затем и российские моряки стали работать в иностранных экипажах. Так в 1993-м я попал в греческую Adriatic Star, а уже потом меня взяли в компанию «Юником», управляющую судами «Совкомфлота». Причем сразу старшим механиком. К тому времени я успел много лет проработать и суперинтендантом, и стармехом...

— **И всегда — и до «Совкомфлота» — ходили исключительно на танкерах?**

— Только на танкерах: нефтеналивных, химовозах. Если взять в целом мой «морской» стаж, то я сам удивился, что в общей сложности провел в море семнадцать с «хвостиком» лет! Кстати, в этом апреле исполнится 50 лет, как я женился, и, получается, семнадцать из них свою семью не видел! Все на танкерах...

— **В нынешней должности механика-наставника вы, по сути, отбираете профильных специалистов для работы на танкерном флоте «Совкомфлота». Как это происходит?**

— Это очень серьезная процедура, и прежде чем попасть к механику-наставнику, нужно пройти своеобразный «круинговый фильтр». А дальше дело механика-наставника проверить его на компетентность. Проходит это в форме интервью, если хотите — экзамена. Примерно такая же процедура для тех, кто выдвигается на более высокую должность, к примеру, был четвертым механиком, а хочет стать третьим. То же применительно и к рядовому составу — к тем, кто имеет отношение к механике: мотористам, фиттерам. Всем этим занимается механик-наставник.

Кроме того, перед посадкой на судно проводится брифинг — нужно информировать экипаж об изменениях в процедурах СУБ. На танкере вопросы безопасности имеют первостепенное значение. От их соблюдения зависит не только жизнь членов экипажа, сохранность груза и самого флота, но и окружающая среда. Поэтому — и это тоже ответственность механика-наставника — для работы на танкере нужно иметь специальный допуск, так называемый endorsement.

Танкеры — суда первой категории опасности, поскольку перевозят опасные грузы. Чтобы обеспечить безопасные перевозки груза, в содержимом танка должно быть минимальное содержание кислорода — от 5 до 8%, и никакой третьей составляющей. Плюс сверху закачивается инертный газ, закрывающий доступ кислорода извне. Причем когда судно выгружено, уровень ответственности возрастает, поскольку концентрация паров остается по-прежнему высокой.

Работать на современных танкерах, а флот СКФ отличается

своей высокотехнологичностью, очень не просто. На таком судне необходимы основательные технические знания.

— **Слышала от вас о том, что стармех танкера может работать на сухогрузе, но не наоборот...**

— Именно так, старший механик, работавший на танкере, может спокойно пойти на сухогруз, но для того, чтобы с сухогруза перейти на танкер, нужно пройти базовый курс, расширенную программу подготовки. Причем начинать все равно придется помощником механика.

Специфика работы на танкере предъявляет особые требования к профессиональной подготовке. И «Совкомфлот» очень многое делает в этом направлении. Мы тесно сотрудничаем с тремя вузами — Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, Морским государственным университетом имени адмирала Г. И. Невельского и Государственным морским университетом имени адмирала Ф. Ф. Ушакова. Очень серьезно помогаем с тренажерными классами. Кроме того, набираем там целевые группы, студентам выплачиваем дополнительную стипендию, а когда они проходят у нас практику — еще и кадетскую зарплату. Единственное условие —

хорошо учиться, средний балл не должен быть ниже 4,5.

Кстати, как механик-наставник также занимаюсь с кадетами. По итогам практики на судне им составляют характеристику, с которой они приходят к механику-наставнику для проверки по части механики. Плюс отчеты по всем трем практикам, которые мы разбираем, беседуем по возникающим вопросам и так далее. Все эти материалы собираются в личное дело, и когда выпускник приходит к нам впоследствии на работу, у нас уже есть о нем полное представление.

— **Кроме этого, вы ведь возглавляете в ГУМРФ госкомиссию по принятию выпускных работ?**

— Да, уже второй год буду принимать. В прошлом году принимал у 77 выпускников судомеханического факультета, причем 9 из них были с красными дипломами, и это, я считаю, очень высокий показатель.

— **Если говорить о вашей собственной альма-матер: можно ли сравнивать компетенции прежних выпускников и нынешних?**

— Я окончил Дальневосточное высшее инженерное морское училище имени адмирала Г. И. Невельского, ныне университет, а до того Астраханское мореходное училище. Если сравнивать, теоретическая база везде одинаковая. Что тогда, что сейчас в основе двигатель внутреннего сгорания, турбины, котлы... Конечно, добавились автоматизация, компьютеризация. Вот программистов пока не готовит никто, слишком узкое направление, а надо бы. А собственно механика — наука консервативная...

С другой стороны, в свое время, еще лет 30–40 назад, меня учили, что это невозможно, чтобы асинхронный или синхронный двигатель управлялся джойстиком, такого не будет никогда! Но наступило время, и это «никогда» случилось. У нас в северном направлении, к примеру, ходят суда на электродвижении. В таких судах применяются азиподы — это такая конструкция, подводная гондола, оснащенная мощнейшими, очень прочными винтами, которые вра-

щает электродвигатель, благодаря чему можно двигаться вольдах. Так что мы сейчас управляем и синхронными, и асинхронными двигателями за счет модулей, или преобразователей частоты, которые называются конвертерами...

— **Говорят, технологический прогресс в последние десятилетия чрезвычайно ускорил течение времени. Как успеваете? Особенно работая в «Совкомфлоте», который всегда играет на опережение.**

— Знаете, многие из моих однокашников и коллег давно отошли в сторону. Кто-то в свое время, может, и хотел вернуться, но, когда выпадаешь из дела, наверстать уже очень сложно, во всех смыслах. Так получилось, что я из профессии не выпадал. Помню, когда пришел в службу управления Приморского пароходства — это был 1989 год, — там был единственный компьютер. Мобильников еще не было совсем, но у меня уже был такой огромный аппарат, который через городскую сеть мог входить. Нам начальник пароходства приобрел, и мы по нему и обучали, и тренировали новых сотрудников, и ремонты делали, и ходовые испытания проводили. А сегодня на наших судах есть интернет, морякам доступна видеосвязь, чтоб с семьей общаться.

Что касается компании, то «Совкомфлот» всегда смотрел в перспективу. Мы одни из первых в мире начали строить суда с электронным управлением. Сейчас уже электронный двигатель — обычная практика. Что это дает точки зрения механики? Он тише работает, поскольку отсутствуют силы трения, распределительные валы. Применяются гидравлика и электронные платы, управляющие процессом двигателя. Мы одни из первых начали использовать силовые установки танкеров с двигателями на газомоторном топливе, двухтопливные двигатели, строить «зеленые» суда, понимая значимость декарбонизации и то, что она будет только нарастать. Всегда очень важно понимать, в каком направлении идти...

Фото из личного архива  
Виктора Парфилова





## ИНФРАСТРУКТУРА

## ШЛЮЗЫ ОСУШИЛИ ДЛЯ РЕМОНТА

«Волго-Балт» скорректировал планы межнавигационного ремонта судоходных шлюзов.

После перевода шлюзов ФБУ «Администрация «Волго-Балт» на зимний режим на Верхне-Свирском, Нижне-Свирском шлюзах и шлюзах № 2, 3, 6 проведены работы по осушению их камер, осмотры элементов шлюзов в подводной части и составлены соответствующие акты. По результатам осмотров определены первоочередные мероприятия по ремонту вновь выявленных дефектов и повреждений бетонных и металлических конструкций, закладных частей. Скорректированы планы межнавигационного ремонта.

Поддержание шлюзов в осушенном состоянии в течение всего межнавигационного периода будет осуществляться насосными станциями, откачивающими фильтрационную воду по мере необходимости.

Всего в межнавигационный период 2022–2023 гг. на судоходных ГТС запланировано проведение 105 работ хозяйственным способом, 6 — подрядным. В рамках выполнения работ хозяйственным способом запланирован ремонт железобетонных конструкций шлюзов

общим объемом 596 м<sup>3</sup>, замена кабелей общей протяженностью 7235 п. м. и антикоррозионная защита металлоконструкций общей площадью 5445 м<sup>2</sup>.

В целях выполнения мероприятий, направленных на повышение надежности и безопасности Нижне-Свирского шлюза, указанных в декларации безопасности, запланированы к выполнению работы по текущему ремонту штрабного бетона основных ворот нижней головы и ремонту трещин в галереях шлюза.

На шлюзе № 3 начат текущий ремонт температурно-осадочного шва между секцией № 13 камеры и нижней головой шлюза. Данная работа предусмотрена планом действий по реализации результатов НИР по теме: «Проведение исследовательских работ по выяснению причин образования и развития трещин в устоях нижних голов шлюзов № 2, 3, 4 ФБУ «Администрация «Волго-Балт» и разработка научно-обоснованных рекомендаций по восстановлению несущей

способности бетонных конструкций нижних голов шлюзов», выполненной в период с 2020 по 2022 год.

Также на шлюзе № 3 запланирована работа по антикоррозионной защите металлоконструкций основных ворот нижней головы.

На шлюзе № 6 запланировано проведение текущего ремонта температурно-осадочного шва между левыми стенами секций № 12 и 13 камеры (устройство дополнительной шпонки с заполнением акрилатным гелем) и днищевого продольного температурно-осадочного шва секции № 5.

В соответствии с заключенным контрактом на капремонт железобетонных конструкций верхней и нижней голов шлюза № 2 в ноябре-декабре 2022 года генеральным подрядчиком проведены полевые работы по визуальному и инструментальному обследованию элементов и конструкций верхней и нижней голов этого шлюза. Мероприятия по нижней голове проводятся в рамках выполнения плана действий уже упомянутой НИР.



Фото с сайта Росморречфлота



## ПРИЧАЛИТЬ К КОБОНЕ

В Ленобласти построят пассажирский причал у музея «Кобона: Дорога жизни».

Ленинградская область усовершенствует сухопутные и водные пути до музея «Кобона: Дорога жизни». На базе музея планируется создание комплекса, предназначенного для размещения имеющейся и новой экспозиций, приема туристов на автомобильном и водном транспорте, проведения мероприятий. Практические вопросы, связанные с созданием музейного комплекса, выделением земельных ресурсов, строительством новых объектов, в том числе водных подходов путей и пассажирского причала, обсуждались на совещании по развитию инфраструктуры музея. Об этом сообщила пресс-служба правительства региона.

«В области уже проведена большая работа по развитию пассажирского сообщения, фактически создана единая сеть пассажирских

причалов, которая развивается и в настоящее время. В этом году введен в эксплуатацию причал музея «Прорыв блокады Ленинграда», сейчас он используется для приема скоростных судов. Ранее начал работу причал в Дубровке. В случае успешного строительства причала вблизи музея «Дорога жизни» мы получаем возможность создания уникальных водных маршрутов, значение и привлекательность которых для жителей и гостей области нельзя переоценить. Мы считаем, что эта работа будет иметь значение не только для Ленинградской области, но и для всей России», — отметил председатель Комитета Ленинградской области по транспорту Михаил Присяжнюк.

Помимо причала планируется также запустить водный маршрут от Осиновецкого маяка и музейно-

го комплекса «Прорыв» до Кобоны через острова Зеленцы.

Концепция создания музейного комплекса «Кобона: Дорога жизни» разработана на кафедре архитектуры Санкт-Петербургского горного университета под руководством доцента кафедры Антона Головина.

В прошлые годы пассажирские причалы построены в Старой Ладоге, Свирьстрое, Дубровке, Выборге, у крепости Орешек и на острове Коневец.



Рис. с сайта правительства Ленинградской области

## ПЕРЕВОЗКИ

## ПЯТЕРКА «МЕТЕОРОВ»



Рис. из Telegram Александра Беглова

Петербург рассчитывает на кредит из федерального бюджета на приобретение пяти «Метеоров».

Санкт-Петербург рассчитывает на инфраструктурный кредит из федерального бюджета, который будет направлен на приобретение пяти судов нового поколения «Метеор 120Р», чтобы обеспечить своевременный заказ на суда. Об этом написал губернатор города Александр Беглов в Telegram. Таким образом градоначальник прокомментировал поручение президента России Владимира Путина вице-премьеру — министру промышленности и торговли Денису Мантурову поработать детали финансирования проекта комплексного развития петербургского скоростного флота. Он также добавил, что соответствующая просьба содержалась в письме в адрес главы государства, направленном в декабре 2022 года.

«Речь идет о «Метеорах», которые будут курсировать на очень востребованных туристических и регулярных маршрутах в Петергоф, в Кронштадт, к фортам», — уточнил Александр Беглов. По его словам, инфраструктурный кредит позволит обновить скоростной пассажирский флот в максимально короткие сроки. «Сегодня около

20 «Метеоров» работают на линиях. Они возрастные и требуют замены», — пояснил он.

Добавим, регулярное пассажирское водное сообщение с Кронштадтом, которого не было почти десятилетие, было возобновлено в 2021 году. Для работы на линии Санкт-Петербург — Кронштадт в рамках реализации государственной программы по обновлению пассажирского флота при поддержке Минпромторга России до 2025 года будут построены 6 пассажирских катамаранов типа «Котлин». Первые два судна будут введены в эксплуатацию в 2023 году, с дальнейшим поэтапным вводом по два катамарана в 2024 и 2025 годах соответственно. Кроме того, планируется построить еще 4 новых экскурсионно-прогулочных катамарана проекта «Соммерс». Суда планируется ввести в эксплуатацию попарно — в 2024 и 2025 годах соответственно. Они обеспечат перевозки в акватории фортов Кронштадта и будут доставлять пассажиров к полностью изолированным от берега фортам «Кроншлот» и «Император Александр Первый».

## ПОДПИСКА

на печатные издания  
Медиа-группы «ПортНьюс» в 2023 г.



## Журнал «Гидротехника»

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

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



## Журнал «ПортНьюс»

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

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



## Дайджест «Бункерный рынок. Цены»

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

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

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



## ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ

В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:

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





## ИНФРАСТРУКТУРА



Фото: Telegram-канал Дептранса Москвы

## С ВИДОМ НА «ОСТРОВ МЕЧТЫ»

Южный речной вокзал в Москве откроется к началу навигации в 2023 году.

Готовность Южного речного вокзала составляет 80%. По словам руководителя московского Дептранса Максима Ликсутова, закончены все фасадные работы, строители приступили к внутренней отделке.

«На речном вокзале будет огромная функциональная зона, связанная, в первую очередь, с обслуживанием пассажиров речного транспорта. Здесь будет библиотека с электронными книгами, кафе, ресторан с огромной верандой

и красивыми видами на «Остров мечты» и реку», — рассказал Максим Ликсутов.

Уточняется, что при реконструкции строители сохранили фрагмент кирпичной стены 1985 года на втором этаже, а художественные копии исторических скульптур фасада изготовили с помощью 3D-сканирования — сначала из пенопласта, затем из силикона. А уже после статуи отлили из огнестойкого стеклопластика.

## ПРИЧАЛ В ХАМОВНИКАХ

Завершился капитальный ремонт причала «Стадион Лужники — Северный».

В Москве в 2022 году капитально отремонтировали причал «Стадион Лужники — Северный», сообщает в своем Telegram-канале столичный Комплекс городского хозяйства.

«Вопросам содержания городских причалов в надлежащем состоянии уделяется особое внимание, в 2022 году обновили причал «Стадион Лужники — Северный», расположенный в районе Хамовники. Примечательно, что с момента ввода в эксплуатацию в 1956 году этот объект ни разу капитально не ремонтировался», — сообщил заместитель мэра Москвы Петр Бирюков.

Он уточнил, что специалисты Комплекса городского хозяйства восстановили бетонные поверхности, отремонтировали гранитные парапеты и мощение, ступени и площадки лестничных сходов, заменили швартовые кнехты и отбойные устройства, установили новое перильное ограждение из нержавеющей стали. Большая часть работ проводилась с баржи, на время ремонта причал был закрыт для швартовки судов.

Кроме того, в 2022 году провели масштабные гидротехнические работы по углублению дна трех причалов и очистке еще 33, в том числе 17 причалов Северного речного вокзала.

## ПРОЕКТ СОГЛАСОВАН

В Дорогомилово на набережной Тараса Шевченко отремонтируют сход-причал.

Москомэкспертиза согласовала проектную документацию для объекта «Капитальный ремонт схода-причала № 3 «Кутузовское» на набережной Тараса Шевченко реки Москвы в районе Дорогомилово.

«Проектными решениями по капитальному ремонту сооружения предусмотрены восстановление защитного слоя бетонных поверхностей причальной стенки, очистка его подводной части, замена отбойных устройств и швартовых тумб. В дополнение будет проведен демонтаж и монтаж гранитных камней облицовки стенки и лестничных сходов и отремонтировано пе-

рильное ограждение площадки схода-причала», — объяснила председатель Москомэкспертизы Анна Яковлева.

Анна Яковлева добавила, что в ходе ремонтных работ специалисты приспособят сход-причал для москвичей с ограниченными возможностями здоровья. Для этого запланировано устройство перильного ограждения на лестничных сходах, тактильных поверхностей из бетонных плит, а также формирование контрастной тактильной полосы нижней и верхней ступеней сходов. Таким образом, передвижение маломобильных граждан будет заметно облегчено.

## ИТОГИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

## ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД С РЕКОРДАМИ

Канал имени Москвы завершил год ростом пассажироперевозок на 27,6%.

Канал имени Москвы отметил юбилейный 85-й год своей работы отличными итогами в сфере обеспечения перевозок и других производственных показателей. В минувшем 2022 году в Московском бассейне внутренних водных путей зафиксирован высокий рост пассажирских и грузовых перевозок. По системе гидротехнических сооружений бассейна прошли около 88,8 тысячи судов различного назначения, из них 49,6 тысячи грузовых, 18,9 тысячи пассажирских и 20,3 тысячи технического, вспомогательного флота и маломерных судов.

По внутренним водным путям бассейна перевезено более 2,1 миллиона пассажиров. Общий пассажиропоток по отношению к аналогичному периоду навигации 2021 года увеличился на 27,6%. Объем грузоперевозок по сравнению с предыдущей навигацией вырос на 4,5% и превысил 26,6 миллиона тонн. Из общего объема грузов 84,8% приходится на минерально-строительные материалы, 9,4% — на промышленное сырье, 4,6% составили нефтепродукты, зерно, лес и прочие грузы — 1,2%.

2022 год также останется в истории как год высоких показателей ввода нового технического флота, построенного на отечественных предприятиях. Так, за 12 месяцев были введены в эксплуатацию обстановочный теплоход «Владимир Макаров» проекта 3052 и промерное судно «Промерный-9» проекта 3330. Также завершено строительство промерного судна «Промерный-3» проекта 3330.

В настоящее время в разгаре межнавигационный ремонт. На собственных ремонтных пунктах прослиповано 8 единиц флота. Подрядным способом завершены капитальный ремонт 29 единиц флота и текущий ремонт еще 19 судов. В рамках этих работ выполнен ремонт корпусов, осуществлена модернизация с установкой современных двигателей и вспомогательного оборудования, обеспечено исполнение основных требований Российского

Классификационного Общества. Все это позволяет поддерживать технический флот учреждения в работоспособном состоянии, необходимом для выполнения задания по содержанию внутренних водных путей и обеспечению безопасности судоходства.

В 2023 году запланировано поступление нового обстановочного теплохода проекта 3050.1А. В соответствии с план-графиком внедрения системы контроля расхода топлива на судах технического флота предусмотрены восстановление работоспособности системы на 67 судах и установка дополнительных компонентов на 23 судах. В настоящее время заключено 9 контрактов, тем самым в 2023 году весь самоходный флот учреждения будет оборудован действующей СКРТ.

На обслуживании водных путей в 2022 году было задействовано 28 обстановочных бригад. Для обеспечения безопасности судоходства и поддержания гарантированных габаритов судовых ходов выполнены путевые работы по дноуглублению на транзите на 3683,4 тыс. м<sup>3</sup>, дноочистению — на 3784,8 тонны, тралению — на 437,2 км<sup>2</sup> и русловым изысканиям в количестве 502 съемки. Аварийных происшествий с транзитными судами по вине работников пути не зафиксировано.

За навигацию 2022 года протяженность водных путей с гарантированными габаритами увеличена на 15,5 км в рамках перевода из 7-й в 1–2-ю категории (реки Шоша и Трубеж, канал «Липня», подход к грузовым причалам в Угличе).

На участке реки Москва от г/у Софьино до г/у Северка увеличены

гарантированные глубины с 2,0 м до 2,2 м. Из перечня внутренних водных путей исключен участок реки Москва 7-й категории протяженностью 2 км.

На навигацию 2023 года запланировано выполнение путевых работ в следующих объемах: дноуглубление — 3962,6 тыс. м<sup>3</sup>, дноочистение — 2883 тонны, траление — 435,4 км<sup>2</sup>, русловых изысканий в количестве 500 съемок.

В минувшем году были завершены проектно-изыскательские работы по реконструкции подстанции 110 кВ «Икша II» № 232. Получено положительное заключение Главгосэкспертизы. Объект передан единому госзаказчику ФКУ «Ространсmodernизация» для осуществления строительно-монтажных работ. Стартовала реализация пускового комплекса № 2 реконструкции Рыбинского гидроузла.

В 2023 году планируется начать строительно-монтажные работы в рамках инвестиционной программы по реконструкции ОРУ 110 кВ подстанций № 230 «Комсомольская» и № 127 «Яхрома» для присоединения вторых цепей ВЛ 110 кВ.

В рамках выполнения капитального ремонта ГТС завершены работы по замене АРВ Угличского шлюза № 10У и трубы № 170 с водоспуском. На сегодняшний день в работе находится 17 контрактов по строительно-монтажным работам, из которых 9 контрактов планируется завершить в 2023 году.

В 2023 году планируется провести 5 регулярных обследований СГТС: Сходненской ГЭС, Пироговского гидроузла, гидроузла № 3, гидроузла № 6, гидроузла Андреевка.



Фото с сайта Канала имени Москвы

## ЭЛЕКТРОСУДА

## ИСПЫТАНИЕ ЗИМОЙ

Речные электросуда проходят самый важный зимний этап испытаний на Москве-реке.

В акватории Москвы-реки продолжаются испытания электросудов «Синичка» и «Филька», сообщает Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы в Telegram. Испытания проводят каждый день.

«Сейчас проходит самый важный этап испытаний электросудов — в зимнее время с ледовой обстановкой. Мы проверяем, насколько транспорт готов к холодам, ходу в колотом льду, с какой скоростью проходит маршрут. Суда могут быть допущены для перевозок с пассажирами только после всех проверок, ко-

торые продлятся до 6 месяцев. В тестовом режиме электросуда начнут ходить к началу речной навигации в 2023 году. На первом регулярном маршруте парк «Фили» — Киевский транспорт будет курсировать между 13 плавучими причалами», — приводит комментарий заместителя мэра Москвы, руководителя Дептранса Максима Ликсутова.

Напомним, между столичной мэрией и ОАО «Пассажирский порт» заключен контракт сроком на 15 лет на обслуживание речных перевозок в Москве. Договор предусматривает строительство 21 судна, 23 причалов нового типа, шести зарядных станций,

двух пунктов отстоя флота. Суда строятся на верфи «Эмпериум» под Санкт-Петербургом.

Ранее сообщалось, что второй маршрут электросудов Автозаводский мост — Печатники будет запущен в сентябре 2023 года.

Электросуда около 22 м в длину вмещают до 50 пассажиров, включая места для маломобильных граждан. Провозная способность каждого из двух маршрутов составит 15–16 тыс. пассажиров в сутки. Их запуск позволит улучшить транспортное обслуживание и предоставит альтернативные варианты поездок около 1,5 млн человек, проживающих в 18 районах Москвы.



## КАРЕЛИЯ

## РЕКОНСТРУИРУЮТ ЗА ДВА ГОДА

Работы по модернизации Шаванской плотины на Беломорско-Балтийском канале завершат осенью 2024 года.

На Беломорско-Балтийском канале начата реконструкция Шаванской плотины № 23 гидроузла № 11. Плотина предназначена для поддержания навигационных уровней в Воицком бьефе между шлюзами № 10 и № 11, а также для сброса паводковых вод.

Среди всех гидротехнических сооружений канала плотина выделяется своей уникальной конструкцией. Тип сооружения — плотина русловая, деревянная ряжевая, водосливная.

Уникальное сооружение 89 лет поддерживало навигационные уровни, но с годами пришло в аварийное состояние. Для продления службы плотины неоднократно проводился комплекс ремонтных работ. Но в 2016 году в результате пропуска экстремального летнего паводка и увеличения расхода

воды через плотину до максимальных величин (300 куб. м/с) началось ее интенсивное разрушение с отрывом элементов. Создавшаяся ситуация создала угрозу безопасности эксплуатации плотины и потребовала незамедлительное выполнение восстановительных работ. После обследования плотины, определения ее фактического технического состояния, было принято решение о включении объекта в Комплексный план модернизации транспортной инфраструктуры для проведения ее реконструкции.

В 2022 году после одобрения проектной документации Главгосэкспертизой генеральным заказчиком ФКУ «Ространсмодернизация» проведены конкурсные процедуры, по итогам которых заключен госконтракт с АО «Акватик». В настоящее время проводятся

следующие работы: выполнено устройство временного стройгородка, сведена древесно-кустарниковая растительность в месте расположения быстротока аварийного водосброса, выполнена отсыпка тела перемычки 1-й ступени верхнего бьефа и съезд в котлован, а также крепление гребня перемычки железобетонными плитами напорного откоса перемычки 1-й ступени верхнего бьефа бутовым камнем и другие. Работы идут в соответствии с графиком.

Срок завершения работ — осень 2024 года. Таким образом, вся реконструкция Шаванской плотины № 23 должна уложиться в два года, а точнее, в два межнавигационных периода. Срок очень сжатый, поэтому все работы находятся под пристальным вниманием эксплуатирующей организации и заказчика.

## ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ЕСЛИ НЕ ЖДАТЬ У ОБИ ПОГОДЫ

Перевозки в Обь-Иртышском бассейне по итогам навигации-2022 превысили все показатели предыдущего года.

Объем грузоперевозок в Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей в навигацию 2022 года вырос на 10% — по рекам бассейна было перевезено 7 млн 359,2 тыс. тонн народно-хозяйственных грузов. По оперативным данным, в пункты назначения было доставлено 848 тыс. пассажиров, что почти на 100 тыс. превысило прошлогодние показатели. Госзадание по Северному заводу грузов выполнено в объеме 110,57 тыс. тонн, что также выше показателей прошлого года.

ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» завершило 2022 год итоговым заседанием Общественного совета бассейна. Было отмечено, что минувшая навигация выдалась непростой, но все поставленные задачи выполнены в полном объеме. В навигационный период речники бассейна обслуживали 8515 км водных путей (эта цифра примерно одинакова год от года),

6264 км из которых — с гарантированными габаритами судовых ходов.

С 1 августа на реках бассейна началось освещение судоходной обстановки, причем на некоторых участках освещение обстановки проводилось сверх госзадания.

В последние несколько лет на реках бассейна специалисты наблюдают экстремально низкую водность. По словам первого заместителя руководителя ФБУ Константина Жулина, это можно связать с работой каскада водохранилищ, которые расположены на территории Республики Казахстан, а также с малой приточностью боковых рек. Последнее, в свою очередь, обусловлено малым количеством осадков.

В навигацию 2022 года транзитные дноуглубительные работы были проведены на 53 перекатах. В прошлом году речники проводили такие работы на 47 перекатах.

Также на совете было отмечено, что обстановочные бригады проводили работы по сплошному и местному тралению: из русел обслуживаемых рек были удалены затонувшие карчи, которые попадают в реку из-за подмыва берегов паводковыми водами. Общий объем дноочистки составил 460 тонн, и эта цифра больше показателей 2021 года. Кроме того, и дноуглубительные работы, проведенные флотом учреждения, на 8 процентов превысили показатели установленного госзадания: общее количество разработанного грунта составило 1 075,89 тыс. куб. м.

Судоходная обстановка на Иртыше действовала 149 суток — это на сутки больше, чем было установлено государственным заданием. Кроме того, благоприятные гидрометеорологические условия позволили раньше сроков открыть навигацию на 1030 км внутренних водных путей бассейна.

## ТАТАРСТАН

## ПОСЛЕ РЕМОНТА — НА СПГ

Власти Татарстана планируют перевод грузовых и пассажирских судов на газомоторное топливо.

В Татарстане рассматривается возможность перевода пассажирских и грузовых судов на газомоторное топливо. Об этом, передает Татмедиа, сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан Фарит Ханифов на итоговой пресс-конференции.

«Изучаем возможность перевести пассажирские суда во время их ремонта на газомоторное топливо. Такой опыт у нас был — это экскурсионно-прогулочное судно «Чайка-СПГ», которое сейчас находится в Санкт-Петербурге», — рассказал глава Миндортранса.

Фарит Ханифов пояснил, что одним из способов перехода грузовых и пассажирских судов на газомоторное топливо может стать

замена двигателей. «Но газ на реку в любом случае придет», — подчеркнул он.

По мнению министра, вопрос с газовой заправкой на реке, возможно, будет решаться в ближайшее время.

Как сообщает пресс-служба правительства Татарстана, министр отметил, что услугами внутреннего водного транспорта в пригородном сообщении в навигацию 2022 года воспользовались более 317 тыс. человек. «Для развития речных пассажирских перевозок республикой заказаны на 2023–24 гг. 6 скоростных пассажирских судов на подводных крыльях «Метеор-2020» и одно судно А217», — сообщил Фарит Ханифов.

## НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ПРОЕКТЫ ЖДУТ ИНВЕСТИЦИЙ

В каталог инвестпредложений Нижегородской области вошли три проекта в сфере судостроения.

На инвестпортале Нижегородской области опубликован обновленный каталог инвестиционных предложений. В том числе в сфере судостроения. Проекты предполагают полное или долевое участие инвестора в создании новых или модернизации существующих предприятий.

Так, в Городецком районе Нижегородской области планируется создание предприятия по производству железобетонных судов и гидротехнических сооружений. Производимая продукция: железобетонные суда, волноломы, шлюзы, причальные стенки, основания для буровых установок. Проект направлен на расширение производственных мощностей АО «ЦКБ «Монолит» и создание технологических и технических возможностей для освоения и серийного производства новых наукоемких железобетонных судов и гидротехнических сооружений. Проект нацелен на решение задач российского бизнеса (строительные, судостроительные и нефтегазовые компании) по приобретению крупноразмерных железобетонных монолитных сооружений.

*Общая стоимость проекта: 1 млрд рублей. Потребность в дополнительном финансировании составляет 200 млн рублей.*

Также в Городецком районе Нижегородской области планируется создание предприятия по производству крепежа для морской техники. Производимая

продукция: железобетонные суда, волноломы, шлюзы, причальные стенки, основания для буровых установок. Проект предполагает строительство цеха по производству фиксель-панелей для реализации опытно-конструкторской работы «Платформа ПМЖ» — перспективного объекта морской техники для обеспечения освоения морских месторождений углеводородов.

*Общая стоимость проекта: 410 млн рублей. Потребность в дополнительном финансировании: 160 млн рублей.*

В Нижнем Новгороде планируется разработать и организовать производство радиолокационного оборудования. Сфера деятельности: производство средств связи и радиолокации, проектирование, судостроение и судоремонт. Производимая продукция: система (аппаратно-программный комплекс) экологического мониторинга, оборудование связи, электрооборудование. Проект предполагает разработку и организацию производства системы экологического мониторинга акваторий «ЭкоРадар» при помощи радиолокационных станций высокого разрешения с целью обнаружения инцидентов по разливу нефтепродуктов, определения параметров загрязнения и вероятностного прогноза развития ситуации.

*Общая стоимость проекта: 500 млн рублей. Потребность в дополнительном финансировании: 250 млн рублей.*



Фото с сайта Росморречфлота





КОМИ

# ДОСТАВИЛИ КАТЕР ПОСУХУ



Фото с сайта администрации Сыктывкара

В Сыктывкар доставлен катер для пассажирских перевозок в поселок Седькырекш.

В Сыктывкар привезли дополнительный катер. Судно на 24 места «Лая» доставили из Печоры в столицу Республики Коми. В администрации Сыктывкара планируют таким образом улучшить качество речных пассажирских перевозок в навигацию 2023 года.

Решение о передаче катера одной из региональных транспортных компаний на баланс Сыктывкара было принято правительством Республики Коми по итогам встречи с жителями Седькырекша, расположенного на правом берегу реки Вычегда.

«К сожалению, при обмелении реки приходится вынужденно прекращать перевозки по реке и выходить на другой путь — это доставляет существенные неудобства местным жителям. Судно «Лая» имеет небольшую осадку в 40 сантиметров, и мы надеемся, что с этим катером и при проведении дноуглубительных работ наладим регулярную работу по перевозке людей из Седькырекша в город и обратно» — считает первый заместитель руководителя администрации Сыктывкара Александр Можегов.

# ПЕЧОРУ УГЛУБЯТ

Минэкономразвития Республики Коми прорабатывает вопрос дноуглубительных работ на реке Печора.

После озвученного Министерством экономического развития и промышленности Республики Коми вопроса по организации дноуглубительных работ в Усть-Цилемском районе на совещании при Совете Федерации Федерального собрания РФ, Федеральное агентство морского речного транспорта дало поручение ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна внутренних водных путей» проработать вопрос о проведении дноуглубительных работ в Усть-Цилемском и Ижемском районах. Об этом сообщила пресс-служба министерства.

Как отметили в региональном Министерстве экономического развития и промышленности, вопрос о необходимости проведения дноуглубительных работ на реке Печора на территории муниципальных районов Усть-Цилемский и Ижемский крайне важен для жителей региона.

«В этом году обмеление реки Печора вызвало затруднение движения судов из Ненецкого автономного округа. При обмелении реки единственная транзитная

автомобильная дорога республиканского значения разбивается перегруженными фурами, которые перевозят продукты и хозяйвары из нашего региона в Ненецкий автономный округ, что приводит ее в непригодное состояние», — рассказал министр экономического развития и промышленности Республики Коми Евгений Пономаренко.

Также, по словам министра, из-за мелководья реки Печора в м. Кабель была нарушена работа паромной переправы в течение первой декады августа 2022 года.

«Именно с целью предотвращения рисков прекращения водных перевозок в период навигации 2023 года нами было принято решение обратиться в федеральное ведомство для возможности увеличения объемов дноуглубительных работ на участке р. Печора от с. Среднее Бугаево до м. Кабель. Решение данной проблемы позволит обеспечить беспрепятственное речное сообщение между Ненецким автономным округом и Республикой Коми в полном объеме», — отметил Евгений Пономаренко.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

# ГОТОВЬ СУДА В ЗИМУ

На подготовку флота к предстоящему навигационному сезону ЕРП направит 764 млн рублей.

На судоремонтных предприятиях Енисейского речного пароходства началась ремонтная кампания. К предстоящему навигационному сезону пароходство готовит более 400 судов и планирует направить на эти цели 764 млн рублей.

Ремонтные работы выполняются преимущественно собственными подразделениями Енисейского речного пароходства — в Красноярском судоремонтном центре, Подтесовской и Ермолаевской ремонтно-эксплуатационных базах флота, производственные мощности и профессионализм коллективов которых позволяют решать большой спектр задач различной степени сложности.

На большинстве судов будет выполнен текущий ремонт, часть флота подлежит среднему ремонту, кроме того, на предприятии реализуется инвестиционная программа, которая предусматривает капи-

тальные восстановительные ремонты, замену главных двигателей и прочих крупных агрегатов судов, модернизацию флота. В 2023 году судоремонтники выполнят капитально-восстановительный ремонт теплохода «Весьегонск» и восстановят корпуса шести барж типа «БОО» грузоподъемностью 3000 тонн; заменят главные двигатели на двух теплоходах, на восьми — отопительные котлы, еще на восьми обновят дизель-генераторные агрегаты; новые силовые установки дизель-генераторов получат 12 судов.

«От качественно проведенного технического обслуживания и ремонта флота зависит весь ход предстоящей навигации. Необходимо свести к минимуму риски простоев и ремонтов в летний период, когда каждое судно востребовано для выполнения важных производственных задач. Особое значение имеет пополнение парка крупнотоннажных барж, которые нужны прежде

всего для доставки грузов в Дудинку. Данное направление активно развивается в связи с реализацией на севере края ряда масштабных инвестиционных проектов — таких, как серная программа «Норникеля», реновация Норильска», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского пароходства Евгений Грудинов.

В 2023 году флот Енисейского речного пароходства пополнится четырьмя новыми баржами. 10 несамоходных судов морского класса компания заказала на Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе. Общая стоимость контракта превышает 2 млрд рублей. Баржи спроектированы с учетом потребностей Енисейского речного пароходства и смогут эксплуатироваться как в речных, так и в морских условиях. Первые две, «БП-2501» и «БП-2502» были введены в эксплуатацию в конце прошедшей навигации и успели сходить в рейс до Дудинки.

# СКАЗАЛОСЬ МАЛОВОДЬЕ

В Красноярском речном порту в навигацию 2023 года предприятие планирует переработать порядка 900 тыс. тонн грузов.

Грузооборот Красноярского речного порта по итогам навигации-2022 составил 743 тыс. тонн, что на 4% меньше, чем в 2021 году. Снижение обусловлено частичным перенаправлением грузопотоков из Красноярска в Лесосибирск из-за маловодности Енисея на участке от Красноярской ГЭС до устья Ангары.

«В условиях низкого уровня воды на реке Енисей и перераспределения части грузовых потоков на Лесосибирск коллектив Красноярского речного порта успешно справился с поставленными задачами по доставке груза в районы Крайнего Севера. С учетом перенаправления потоков груза увеличили интенсивность обработки судов. Вследствие чего увеличилась их оборачиваемость между портами обработки. Были

организованы дополнительные складские площади для хранения и переработки грузов», — отметил исполнительный директор Красноярского речного порта Анатолий Немчин.

В 2022 году в порту продолжалось обновление техники, оборудования и модернизация технологических процессов. Выполнен плановый ремонт трех порталных кранов, произведен монтаж консольного поворотного крана. Приобретена новая техника: тепловоз, бортовой автомобиль, скранер-манипулятор, два седельных тягача и самосвал, экскаватор, трактор для зачистки судов и грузовых площадок, вилочный погрузчик грузоподъемностью 32 тонны. Также контейнерный парк порта пополнился новыми контейнерами типа ИСО в количестве 1 100 ед.

Особое внимание традиционно уделялось промышленной безопасности и охране труда. Вот уже третий год Красноярский речной порт поддерживает показатель нулевого травматизма и занял второе место в городском конкурсе на лучшую организацию работы в области социального партнерства и охраны труда.

Отметим, что Красноярский речной порт (дочернее общество Енисейского речного пароходства) — один из крупнейших в Восточной Сибири и самое крупное грузоперерабатывающее предприятие Енисейского бассейна. Его пропускная способность составляет 1,3 млн тонн грузов в год.

В навигацию 2023 года предприятие планирует переработать порядка 900 тыс. тонн грузов.



Фото с сайта ЕРП



## СТРАТЕГИЯ

## МОДЕРНИЗАЦИЯ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ

В ЛОРП принята Стратегия развития на период до 2032 года.

В ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» совет директоров утвердил Стратегию развития общества на период до 2032 года. В числе приоритетных инвестиционных проектов пароходства — строительство нового флота и цифровизация. Определены ключевые направления устойчивого развития ПАО «ЛОРП» — социальная ответственность, экология и корпоративное управление.

ЛОРП является ведущим транспортным предприятием по заводу жизненно важных грузов и топливно-энергетических ресурсов в районы Крайнего Севера. И уже на протяжении многих лет выполняет свои задачи в полном объеме. Сегодня в приоритете предприятия три основных стра-

тегических направления: инвестиционная, производственная и финансовая деятельность.

Учитывая региональные особенности, предприятие вынуждено в короткий навигационный срок увеличивать объемы перевозок, чтобы успеть осуществить по быстро мелеющим рекам Северный завоз, то есть обеспечить жизненно важными стратегическими грузами: каменным углем, нефтепродуктами, стройматериалами районы республики.

Также приоритетным является вопрос о необходимости подготовки квалифицированных специалистов речного флота. ЛОРП нацелен на создание новых рабочих мест, привлечение молодых кадров и их профессиональный рост.

Для повышения эффективности производственной деятельности предприятию необходимо сделать основной упор на модернизацию и обновление флота, улучшение береговой инфраструктуры. Шагая в ногу со временем, несмотря на устаревание имеющегося флота, предприятие нацелено на внедрение инноваций. Одно из основных направлений — это цифровизация на флоте, в береговых подразделениях. Пароходство активно использует внедрение современных цифровых технологий для повышения эффективности предоставления услуг и доставки грузов до грузополучателя, обеспечения безопасности судоходства и сохранения экологии. Большая часть судов уже оснащена современными видами связи и оборудованием.

## ВЫМОРОЗКА

## КРЕПЧЕ МОРОЗ — КРЕПЧЕ ЛЮДИ

На 129 судах ЛОРП по программе межнавигационного судоремонта проводятся выморозочные работы.

В первые дни января, когда речники Ленского пароходства вышли на работу, температура в Жатае была за – 40 градусов. Но все праздничные дни в подразделениях ПАО «ЛОРП» кипела работа: подготовить 281 единицу флота к навигации — это вам не шутки.

«Всего в ЖСРЗ отстайвается 130 единиц флота — 115 единиц находятся в затоне, на дальнем караване — 5 единиц, на слипе 10 единиц, — рассказывает зам по флоту Николай Стенин. — Наша первоочередная задача — проведение выморозочных работ в объеме 3583 кубометров льда. Большой объем выморозки на судах: «Капитан Бурковский», «Механик Курчатов», «ОТ-2038», «ОТ-2050» — 188 куб.метра льда. Со 2 января вышли на работу выморозчики, специалисты основных цехов. В плане — замена главных двигателей на «СК-2016» и «СК-2022», которые стоят на

слипе, где на корпусных работах трудятся бригады Константина Костюченко и Александра Стебленко. Заводчане ответственно относятся к судоремонту», — отметил Николай Александрович.

По информации начальника караванного цеха ЖСРЗ Алексея Жданова, всего выморозочными работами будут охвачены 43 судна. На дальнем караване большой объем выморозки на плавкране СПК 2/35, где трудится работник караванного цеха Владимир Ефимович Яковлев. СПК предстоит предъявление половины корпуса экспертам квалификационного общества, и вопрос выморозки плавкрана на особом контроле.

На выморозке работают в светлое время суток — с 8 утра до 16 часов вечера. Для работы нужно только два инструмента: пила, чтобы разрезать лед, и кайло, чтобы снимать разрезанные слои. Слесарь-судоподъемщик Михаил Клус уже 11 лет работает на вы-

морозке судов. Он поделился, что уже привык трудиться при низких температурах. «Со 2 января мы работаем без выходных. По плану необходимо выморозить «Бурковского», «Ершова» и «Курчатова». Снимаем слои льда вручную с помощью пил и кайла. Я пока выбиваю лед под первым, а напарник уже приступил к запилу под вторым. Когда переходим под корпус судна, то отстайваем примерно неделю. А когда уже идем под корпус, то пилим каждые четыре дня. Самая идеальная температура для выморозки — 45–50 градусов, поэтому мы уже подготовлены к экстремальным условиям труда», — отметил Михаил Клус.

По информации начальника и.о. главного инженера пароходства Василия Плетеневского, по программе межнавигационного судоремонта 2022–2023 гг. выморозочные работы необходимо провести на 129 судах общим объемом по пароходству 9281 куб. метр льда.

## ТЕХНИКА

## РАСЧИСТИТЬ ТРАНСПОРТНЫЕ АРТЕРИИ

Якутии для обеспечения Северного завоза требуется 11 земснарядов.

Республике Саха для обеспечения Северного завоза требуется 11 земснарядов до 2030 года. Такие данные в ходе XII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» привел председатель постоянного Комитета по экономический, инвестиционной и промышленной политике Государственного собрания региона (Ил Тумэн) Павел Петров.

«В качестве мер по обеспечению Северного завоза необходимо проведение дноуглубительных работ на реках, которые являются главными транспортными артериями, по которым осуществляется Северный завоз и другие перевозки. При этом во многих северных районах республики дноуглубительные работы не проводились

уже на протяжении 20 лет, что приводит к тому, что суда класса «река-море» даже с небольшой осадкой не могут заходить в устья рек. Этот вопрос необходимо решать не только законодательно, но и в плане техники», — сказал представитель региона.

В республику по Северному завозу доставляется 2,7 млн тонн в год, при этом 60% от общего количества грузов перевозятся водным транспортом.

В навигацию 2022 года в Якутию водным транспортом было доставлено до пунктов назначения около 1,3 млн тонн жизнеобеспечивающих грузов. В целях завоза было задействовано 763 судна, в том числе 481 единица грузового флота, 229 единиц технического флота, 30 порталных кранов.

## ЭКОЛОГИЯ



Фото с сайта правительства Якутии

## ЗА УШКО ДА НА УТИЛИЗАЦИЮ

В правительстве Якутии решают вопросы утилизации затонувших судов.

В правительстве Республики Саха создается рабочая группа, которая займется вопросами утилизации затонувших и брошенных судов. В нее войдут представители министерств, ведомств и отраслевых предприятий. Возглавит группу, как сообщает пресс-служба правительства республики, первый вице-премьер региона Дмитрий Садовников.

«Экологическая проблема, связанная с утилизацией затонувших и брошенных судов, стоит достаточно остро, причем давно. Более десяти таких судов выявлено в морском порту Тикси, где сегодня успешно реализуется федеральный проект «Чистая Арктика». Но проблема намного шире, в одной только акватории внутренних водных путей Ленского бассейна затоплены 264 судна. По многим из них не определены владельцы. Чтобы вплотную заняться вопросом, нам необходимо сегодня создать рабочую группу с участием всех отраслевых ведомств, предприятий, затем быстрее перейти от планов к действиям», — приво-

дятся слова Дмитрия Садовникова.

Он отметил также необходимость включения мероприятий по подъему затонувших судов и их утилизации в разрабатываемый федеральный проект по экологическому оздоровлению водных объектов РФ. Предложение поддержано Комитетом Совета Федерации по аграрно-продовольственной политике и природопользованию.

Также вице-премьер региона заявил о необходимости актуализации сведений о судах, затопленных в акватории морского порта Тикси, для дальнейшего получения софинансирования из федерального бюджета.

«Чистая Арктика» — масштабный проект очистки арктической территории от накопленных с советских времен отходов. Реализация федерального проекта началась в 2021 году с поселка Тикси Булунского района. Тогда было собрано и вывезено порядка 300 тонн металлолома и 250 тонн древесины и пластика. В 2022 году проект охватил уже три арктических района Якутии: Булунский, Верхоянский и Усть-Янский.



Фото с сайта ЛОРП





ПЕРВЫЙ ВЫПУСК



Фото с сайта ГУМРФ

## ИЗ НОВОРОССИЙСКА И ВЛАДИВОСТОКА

Первый выпуск слушателей программы обучения по Кодексу МГТ для работы на газомоторных судах состоялся в ИДПО ГУМРФ.

В Институте дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова завершила обучение первая группа слушателей курса «Подготовка по расширенной программе для работы на судах, подпадающих под действие Кодекса МГТ».

Теоретическая часть курса реализована с использованием дистанционных образовательных технологий на базе контента, размещенного в системе дистанционного обучения «Фарватер». Практическая часть обучения проходила очно и включала отработку операций на специализированном тренажере, позволяющем моделировать и проводить бункеровку газовым топливом, тренинг тушения пожара и борьбы с пожаром топлива, рассматриваемого в Кодексе МГТ, использование приборов газового анализа, СИЗ и защитных устройств.

Возможность получения широкого спектра практических навыков на современной высокотехнологичной базе учебных центров Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова привлекла слушателей из Владивостока и Новороссийска. Обучение прошли представители старшего командного состава компании Stena Marine Management.

Для эффективной подготовки экипажей судов в соответствии с требованиями «Международного кодекса по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой темпера-

турой вспышки» по программам начальной и расширенной подготовки, особенностям проведения бункеровочных операций, при поддержке Российского морского регистра судоходства в 2021 году материально-техническая и методическая база Макаровки была существенно обновлена. Так, тренажерный комплекс по Кодексу МГТ пополнился специализированным классом по изучению специфики технической эксплуатации судов, использующих газ в качестве топлива и двухтопливных двигателей, тренажерным модулем по привитию практических навыков газовой бункеровки, а также тренажером по борьбе с газовыми пожарами.

Целевыми группами обучения являются члены экипажей судов — газовых бункеровщиков, газозовов СПГ, оборудованных двухтопливными двигателями, а также других судов, использующих газ в качестве топлива.



ИДПО

# ПО НОВЫМ УЧЕБНЫМ ПРОГРАММАМ

В учебных центрах Института ДПО ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова в 2022 году прошли обучение свыше 21 тысячи слушателей.

В 2022 году в шести учебных центрах института по программам дополнительного профессионального образования прошли обучение свыше 21 тысячи слушателей — представителей более 240 компаний.

Институт ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова провел объемную работу совместно с партнерами из других учебных заведений по разработке 98 типовых программ подготовки членов экипажей морских судов в соответствии с приказом Минтранса России. За этот значимый проект его участники отмечены благодарственным письмом руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта. На основании типовых программ в Институте ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова разработаны новые рабочие программы, по которым уже осуществляется подготовка специалистов морского флота.

В рамках подтверждения соответствия актуальным отраслевым стандартам организации и проведения обучения Институт ДПО прошел освидетельствование Российского морского регистра судоходства 40 программ ДПО. Подготовка экипажей судов в полярных водах получила свидетельство Росморречфлота. Курсы по МКУБ освидетельствованы Российским морским регистром судоходства. Подготовка специалистов по Кодексу МГТ одобрена Росморречфлотом. Продлена международная аккредитация курсов подготовки судоводителей по управлению судами и объектами с системами динамического позиционирования.

Стартовали занятия по 8 программам восстановления и повышения уровня рабочих дипломов, по 7 программам повышения квалификации — по должности судоводителей. Аналогичную работу провел учебный центр подготовки судомехаников и электромехаников.

Институт продолжил планомерное расширение учебно-тренажерной базы. Открыты именны учебные классы, которые посвящены выдающимся преподавателям Макаровки, внесшим большой вклад в развитие профессиональной подготовки специалистов морской отрасли, — Александру Жерлакову, Андрею Волкову, Александру Баранову, Виктору Шабалину. Совместно с компанией «Инмарсат» и при поддержке ФГУП «Морсвязьспутник» открыт брендированный класс, посвященный выпускнику радиотехнического факультета вуза Владимиру Максимову.

При поддержке ФГУП «Атомфлот» и активном участии сотрудников Института ДПО на базе кафедры судовых ядерных энергетических установок введен в эксплуатацию новый учебный класс функциональных тренажеров универсального атомного ледокола проекта 22220. Класс будет использоваться как для подготовки курсантов факультета судовой энергетики Института «Морская академия», так и в рамках программ повышения квалификации Центра морских арктических компетенций Института ДПО.

В уходящем году состоялся долгожданный переезд учебного центра ДПО судоводителей и Морского учебно-тренажерного центра в историческое здание университета на Охту со значительным расширением тренажерной группировки. В 2022 году введены в эксплуатацию тренажеры глобальной морской системы связи при бедствии, навигационный, обслуживания судового оборудования динамического позиционирования, системы управления движением судов, тренажер по борьбе с газонефтеводопроявлениями, запущен учебный класс аттестации членов экипажей судов.

Активную работу осуществлял Мурманский филиал университета: проведен ремонт в учебных и служебных помещениях, установлен новый навигационный тренажер, пройдено освидетельствование по четырем программам подготовки экипажей пассажирских судов и медицинскому уходу, подписан договор о сетевой форме реализации программ ДПО с Мурманским государственным техническим университетом, запущена система дистанционного обучения iSpring для дистанционных курсов филиала, на которой разработано 9 электронных курсов для использования подразделениями Института ДПО.

Значимым событием явилось проведение в минувшем декабре конференции по подготовке и дипломированию моряков, собравшей более 160 представителей морского сообщества из 50 организаций — Минтранса России, Федерального агентства морского и речного транспорта, Министерства образования и науки, Росрыболовства, уполномоченных организаций Росморречфлота — ФГУП «Морсвязьспутник», ФАУ «Российский морской регистр судоходства», администраций морских пор-



Фото ГУМРФ

Институт ДПО продолжил тесное взаимодействие с филиалами университета, осуществляющими дополнительную профессиональную подготовку специалистов морской отрасли, оказывая методическую помощь и поддержку в реализации учебных программ и прохождении аттестации. Так, Архангельский филиал ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова прошел переосвидетельствование по программам использования РЛС/САРП и ЭКНИС и внедрил в процесс обучения систему квалификационных испытаний моряков «Конвенция Плюс»; Беломорско-Онежский филиал ГУМРФ в Петрозаводске получил признание подготовки членов экипажей морских судов по программам ГМССБ.

тов, предприятий и организаций морского транспорта, судоходных и круизных компаний, научных, проектных организаций и морских образовательных организаций.

В новом году Институт ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова продолжит реализацию стратегии развития своей ресурсной базы, повышения качества и эффективности подготовки специалистов морского, внутреннего водного транспорта и нефтегазовой индустрии, взаимодействие с ключевыми подразделениями университета, заказчиками по разработке новых актуальных учебных программ и плановую реализацию значимых инфраструктурных проектов.