



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№6 15
ИЮНЯ
2022

Выходит один раз в месяц

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

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

**ИСПЫТАЛИ БАЛТИКОЙ**
СТР. 4**«СИВУЧ» С НОВЫМИ
ДОКУМЕНТАМИ**
СТР. 5**ЧЕРЕЗ НЕВУ
НА ТРИМАРАНАХ**
СТР. 6**«УЗЛЫ» МОРСКОЙ
ИСТОРИИ**
СТР. 7**РЕКА КАК
КОНКУРЕНТНОЕ
ПРЕИМУЩЕСТВО**
СТР. 8**НА ВОЛОГДЕ
И НЕ ТОЛЬКО**
СТР. 9

В ПАМЯТЬ О ГЕННАДИИ ЕГОРОВЕ



Год спустя

Фото Окской судовой верфи

Сухогруз проекта RSD59, названный в честь основателя Морского Инженерного Бюро Геннадия Егорова, проходит ходовые испытания.

Окская судовой верфь отправila на ходовые испытания первое, заложенное в России, отвечающее повышенным экологическим требованиям Tier III, многоцелевое сухогрузное судно дедевейтом 8144 тонны проекта RSD59 «Геннадий Егоров» (строительный номер 5916).

Заказчик — АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), лизингополучатель — судоходная компания «Идель».

Для судовых двигателей в соответствии с Международной Конвенцией МАРПОЛ с 2000 года ограничивают выбросы оксидов азота в атмосферу.

Для судов, эксплуатирующихся в зонах контроля выбросов IMO, которые актуальны для судов ограниченных районов плавания и смешанного река-море плавания, например в Балтийском и Северном морях, и заложенных с 1 января 2021 года, вступил в действие

новый стандарт TIER III. Для выполнения его достаточно жестких требований на вновь строящихся для ГТЛК судах проекта RSD59 Окской судовой верфи применена система очистки выхлопных газов для уменьшения выбросов, основанная на принципе избирательного каталитического восстановления

для удаления оксидов азота. Всего Окская судовой верфь строит 18 судов проекта RSD59 (первые пять для судоходной компании «Петротранс», десять для судоходной компании «Астрол» плюс еще три для компании «Идель»). Пятнадцать судов уже сданы в эксплуатацию.

Судно названо в честь основателя Морского Инженерного Бюро — профессора, доктора технических наук, идеолога отечественного судостроения Егорова Геннадия Вячеславовича, ушедшего из жизни год назад.

СУДОСТРОЕНИЕ — В ПРИОРИТЕТЫ ГОСУДАРСТВА!

Отечественное оборудование и типовые проекты станут основой развития судостроения в России.

Для развития судостроения в России необходимо финансировать строительство типовых проектов по государственному лизинговому программам и использовать на судах только отечественное судовое комплектующее оборудование. Об этом в ходе научно-промышленного форума «Транспорт. Горизонты развития» заявил директор департамента аналитики и внешнеэкономической деятельности Объединенной судостроительной корпорации Максим Пешин.

Среди действующих мер поддержки судостроения в РФ единственная, которая оказана непосредственно верфям, — это субсидии на строительство крупнотоннажных судов. Такая мера, как следует из презентации представи-

теля ОСК, предоставлена судовой верфи «Звезда», все остальное связано с поддержкой судовладельца, например, субсидии на строительство рыбопромысловых судов в Дальневосточном федеральном округе, субсидирование судовладельцам ставки по кредитам на закупку гражданских судов, 0% НДС при регистрации судов в Российской международной реестре, судовой утилизационный грант и другие.

Крупнейшие судостроительные экономики мира используют различные варианты использования льготного кредитования, поддержку НИОКР, а также защиту внутреннего рынка (аналог постановления Правительства РФ № 719), заявил Максим Пешин.

Например, Китай (занимает 49% мирового рынка по параме-

тру построенного тоннажа в 2021 году) использует более 15 мер поддержки, в том числе прямые и косвенные субсидии судостроителям, госгарантии, льготную инфраструктуру (модернизация верфей), отмену сбора госдоходов. Норвегия — более 7 действующих мер поддержки. Страна сосредоточилась на производстве с высокой добавочной стоимостью, а в сфере «зеленой» политики занимается новыми двигателями с гибридными и электрическими установками, рассказал эксперт.

В США действуют шесть мер поддержки, при этом более 30% произведенной продукции продается на экспорт. В Южной Корее (занимает 38% мирового рынка по параметру построенного тоннажа в 2021 году) — две меры, в том числе поддержка НИОКР.

В качестве предложений по мерам поддержки судостроения в

России ОСК рекомендуют обязать государственных и частных заказчиков при получении лизинговых средств от ГТЛК и «Машпромлизинга» использовать отечественное судовое комплектующее оборудование, обеспечить госфинансирование разработки типовых проектов судов российскими ПКБ, использующих отечественное оборудование, и обязать госзаказчиков использовать указанные типовые проекты, например, при реализации второго этапа программы «квоты под киль». Кроме этого, предлагается предусмотреть государственное финансирование модернизации производств, которые предусматривают кооперацию при изготовлении СКО, а также закрепить в законодательстве возможность работы на Севморпути только судов российского производства «с определенного момента времени».

РС

КАЛЬКУЛЯТОР УГЛЕРОДОЕМКОСТИ РС внедрил сервис для расчета углеродной интенсивности судна.

Российский морской регистр судостроения разработал онлайн-калькулятор, который позволяет судовладельцу рассчитать значения коэффициентов интенсивности выбросов углерода на основании данных о расходе судном топлива за календарный год и пройденном расстоянии, а также определить рейтинг углеродной интенсивности судна.

Требования по расчету значений фактического (достигнутого) и целевого эксплуатационного коэффициента интенсивности выбросов углерода (Carbon Intensity Indicator — СИ) регламентированы принятыми на 76-й сессии комитета по защите морской среды ИМО поправками к приложению VI Международной конвенции МАРПОЛ и становятся обязательными с 1 января 2023 года. После 2023 года необходим ежегодный расчет для судов конкретных типов валовой вместимостью 5000 и более, совершающих международные рейсы. Судовладелец выполняет расчет самостоятельно или привлекает компетентную организацию.

На основании значения фактического СИ и данных по расходу топлива морская администрация государства флага или признанная организация определяет рейтинг углеродной интенсивности А, В, С, D и E, где А — наивысший рейтинг, который присваиваются судну. В случае низкого рейтинга (E в течение года или D в течение трех лет подряд) судно должно разработать

план корректирующих действий и включить его в пересмотренный план управления энергоэффективностью судна (SEEMP). Способы достижения СИ на предстоящие три года, начиная с 2023-го, также должны быть указаны в SEEMP.

РС рекомендует судовладельцам провести самостоятельную предварительную оценку СИ и рейтинга углеродоемкости судов на основании уже имеющихся данных по расходу топлива за 2019–2021 гг. и предпринять первоочередные корректирующие действия для планомерного внедрения требований.

Калькулятор доступен судовладельцам, чей флот подпадает под действие новых требований, через личный кабинет на rs-class.org.

Новый онлайн-сервис РС позволяет получить предварительный расчет значений СИ и не отменяет обязательства судовладельца по предоставлению детального расчета в морскую администрацию или признанную организацию. Отчет, создаваемый с помощью калькулятора, не является нормативным документом о соответствии судна требованиям ИМО.

В соответствии с поправками к приложению VI МК МАРПОЛ Регистр предоставляет услуги по рассмотрению технического файла по ЕЕХI, судового руководства по ограничению мощности, обновленного плана SEEMP и определению рейтинга углеродной интенсивности.

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

ДВИГАТЕЛЬ? ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ!

Отечественным машиностроителям поручено разработать собственный двигатель для крупнотоннажных судов.



«Трансмашхолдинг» и «Синара» могут разработать отечественный двигатель для больших судов,

сообщил в эфире телеканала «Россия 24» заместитель председателя Правительства РФ Юрий Борисов.

«Судостроение — это отрасль с длительными циклами... Уход с рынка ведущих производителей,

в первую очередь дизелей — это MAN и Wartsila, — ударило по нам, но мы сейчас ищем контакты, и кооперацию выстраиваем с нашими китайскими партнерами, и обязательно ее выстроим. И наши двигателисты в компаниях «Трансмашхолдинг» и «Синара» уже получили задание. Я думаю, что мы сейчас будем ставить перед ними амбициозные цели по созданию отечественного мощного двигателя для крупнотоннаж-

ных судов. На Дальнем Востоке уже заканчивается строительство крупнейшей в Европе верфи «Звезда», которая нацелена на производство крупнотоннажного судостроения — это газозовы, Aframax, суда снабжения. Сегодня придется пересматривать производственную программу и выстраивать новую кооперацию, потому что корейские партнеры упаковали чемоданы и ушли», — сказал вице-премьер.

КУРС — НА ЛОКАЛИЗАЦИЮ

Российские производители могут заменить иностранных поставщиков навигационного оборудования.

В качестве альтернативы навигационного иностранного оборудования, установленного на судах вспомогательного и технического флота, можно использовать российские аналоги, говорится в письме компании «ССГ Навигация» ФКУ «280 Центральное картографическое производство ВМФ» (имеется в распоряжении «Водного транспорта»).

«Обновление электронных навигационных карт для изделий компаний Raymarine, Simrad (Navico) с использованием электронных карт производства 280 ЦКП ВМФ не представляется

возможным, так как для этого необходима модификация программного обеспечения изделий.

Установка стороннего программного обеспечения в существующие устройства теоретически возможна, но потребует проведения дорогостоящих работ. Часть функций будет трудно повторить без технической документации и протоколов обмена данными с органами управления и подключаемыми датчиками», — отмечается в письме.

Компания «ССГ Навигация» считает, что в данной ситуации необходима замена оборудования иностранных производителей,

присоединившихся к антироссийским санкциям, на отечественные разработки с программным обеспечением аналогичного класса. ПО должно поддерживать работу с ЭНК формата S57/3, зашифрованных по алгоритмам S63, и схему распространения ЭНК УНиО МО РФ.

По словам генерального директора компании «НавМарин» Алексея Мигалина, в данный момент отечественные разработчики навигационного оборудования зависят от импортных комплектующих, однако уже ведется работа по локализации производства.

РЕКЛАМА

КОНФЕРЕНЦИЯ

20 сентября 2022

«СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург
отель «Эмеральд»

ФОРМА ПРОВЕДЕНИЯ:
ОЧНАЯ

ОРГАНИЗАТОР: ПАРТНЕР: ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: ОТРАСЛЕВЫЕ ПАРТНЕРЫ: В НУЛЕВОЙ ДЕНЬ:

ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68 E-mail: snitko@portnews.ru
+7 (812) 570-78-03 mn@portnews.ru
+7 (812) 712-45-16



21-23
СЕНТЯБРЯ '22
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



GLOBAL and SEAFOOD
FISHERY FORUM EXPO RUSSIA
FISHERY • AQUACULTURE • PROCESSING

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000+ м²

ПОСЕТИТЕЛИ:
7120 СПЕЦИАЛИСТОВ
ИЗ 78 РЕГИОНОВ РОССИИ
И 55 СТРАН МИРА

УЧАСТНИКИ:
400+ КОМПАНИЙ
ИЗ 40 РЕГИОНОВ РОССИИ
И 25 СТРАН МИРА



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

+7 (495) 215-06-75
INFO@RUSFISHEXPO.COM
T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA
WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM



САММИТ

ПРОМЫШЛЕННАЯ ПОЛИТИКА НОВЫХ РЕАЛИЙ

В Москве прошел Национальный промышленный саммит «Промышленная политика в новых реалиях».



Фото Коммуникационной группы «АГТ»

Возможен ли уход от импортозависимости в высоких технологиях в условиях экономической блокады? Как обеспечить высокими технологиями не только военных, но и гражданский сектор промышленности? Можно ли стимулировать инвестиционную активность в условиях санкционного прессинга? Национальный промышленный саммит «Промышленная политика в новых реалиях», прошедший в Москве, стал площадкой для поиска решений на главные вызовы в новых экономических и политических реалиях. Разрыв связей между промышленно-технологическими «континентами» побуждает Россию осуществить рестарт промышленного обустройства экономического пространства и выстроить новые технологические цепочки в своих национальных интересах.

Представители органов власти, руководители системообразующих предприятий и ведущие эксперты проанализировали национальную промышленную политику в новых реалиях, обсудили первоочередные шаги по развитию и усилению кооперации между государством и бизнесом для обеспечения ускоренного импортозамещения высоких технологий в системообразующих областях.

Программа саммита включала пленарное заседание и две стратегические сессии на темы «Промышленная политика в условиях торгово-экономической блокады: фокус на высокотехнологичное импортозамещение и трансформацию расчетов по экспорту-импорту» и «Кооперационные цепочки. Версия 2022».

Как сообщил в ходе пленарной сессии вице-премьер Правительства РФ Юрий Борисов, с 2015 года на цели импортозамещения Россия потратила 3,5 триллиона рублей, при этом половина этой суммы — внебюджетные источники.

Вице-премьер уточнил, что товарооборот России с 2015 по 2021 год вырос почти на 50% — до 786,6 миллиарда долларов. В том числе с развитыми странами — на 35,8%, странами АТЭС — 77,5%. При этом доля последних увеличилась с 28 до 33%. «Все это конкретные высокотехнологичные инвестиционные проекты, которые реализуются на территории нашей страны», — подчеркнул вице-премьер.

Он указал, что за последние годы Россия диверсифицировала экспортный портфель. По итогам 2021 года неэнергетический экспорт составил около 40% от совокупного экспорта, и «нам уже не грозит «голландская болезнь», когда мы зависим от одного вида экспорта, в частности углеводородов».

При этом, отметил вице-премьер, мир не может обойтись без российских энергоресурсов, однако их еще предстоит «правильно довести» до потенциальных новых потребителей. «Экспорт углеводородов переживает непростое время. Ведущие западные страны отказываются от наших ресурсов. В случае просадки экспорта углеводородов у России есть хороший задел. Предстоит большая работа по построению новых логистических цепочек. Даже в случае просадки есть запас прочности, и мы выберемся», — об этом заявил вице-премьер Правительства России Юрий Борисов на саммите «Промышленная политика в новых реалиях».

В части импортозамещения Юрий Борисов, в частности, заметил, что, благодаря заблаговременным мерам по снижению номенклатуры используемых электронных компонентов, российская космическая отрасль оказалась лучше готова к импортозамещению, чем некоторые другие отрасли.

Глава РЭЦ Вероника Никишина сообщила, что доля поставок товаров ННЭ в дружественные страны составляет 61%. «Это наши экспортные рынки, которые ждут российскую продукцию и куда мы перенаправляем наши товары», — сказала она.

По ее мнению, уход ряда западных компаний из России «заставил многие страны задуматься о том, не может ли быть опасна их зависимость от западных технологий, как оказалась опасна для России, когда по политическим мотивам попирают все нормы международного права». Это создало для российских экспортеров дополнительное окно возможностей», — считает Никишина.

Никишина добавила, что ограничения подтолкнули Россию к ускоренному переходу на расчеты в нацвалютах. «Переход на расчеты в национальных валютах и в будущем в криптовалюте — вынужденная, но абсолютно перспективная история, в которую мы рано или поздно уйдем в торгово-экономических отношениях с дружественными странами», — пояснила она.

Создание новых импортозамещающих производств позволит экономике преодолеть новые вызовы, заявил на заседании председатель ПСБ Петр Фрадков. «Для этого необходимо привлекать ресурсы — бюджетные и внебюджетные, разделять риски, в том числе между банками и институтами развития», — сказал он.

При этом, по его словам, в нынешних реалиях для предприятий важно решить и проблемы создания новых логистических коридоров, восстановления цепочек кооперации. Вопрос финансирования в этом контексте является не основным вызовом, так как финсектор подстраивается под новую систему координат, в которой живет промышленность.

«Ситуация в финансовой сфере заметно улучшается», — отмечает Мария Глухова, исполнительный вице-президент РСПП, — и это даже без учета снижения ключевой ставки до 11%. Еще один крайне позитивный для нас момент, что в марте в зону позитивных оценок впервые за несколько месяцев ушел показатель взаимоотношения бизнеса и власти. Это означает, что меры поддержки, меры стимулирования, которые сейчас предлагаются бизнесу, крайне позитивно им воспринимаются. Возвращаясь к вопросу, который был поставлен в заголовке саммита, план спасения или стратегии развития, можно сказать, что план спасения, в общем-то, реализован. Он уже достаточно активно выполняется, и понятно, что остались некоторые направления, которые требуется докрутить, но мы видим со стороны бизнеса именно спрос на стратегию развития».

Генеральный директор КамАЗа Сергей Когогин сообщил, что КамАЗ ни разу не приостанавливал производство с конца февраля и не планирует простоев. «Европейский партнер собрал чемодан и ушел с нашего СП. Тут же сели и посмотрели — 253 детали, которые нужно заместить из Европы, 220 деталей КамАЗ локализовал в течение месяца, 30 деталей привезли с другого направления. Предприятие работает», — пояснил он.

Говоря об отрасли в целом, топ-менеджер напомнил, что сегмент грузовых, легковых коммерческих автомобилей и автобусов, в отличие от легковых, был достаточно локализован в России и интегрирован в мировой автопром.

Депутат ГД ФС РФ, член Комитета по промышленности и торговле Мария Василькова отметила, что «по итогу стратегической сессии сошлись во мнении с участниками, что сегодня среди первоочередных задач — стимулирование спроса на отечественную продукцию. Основная цель — обеспечить достаточный масштаб внедрения новых продуктов на рынок. Импортозамещение становится инструментом для раскрытия потенциала внутреннего рынка, дает толчок к началу производства конкурентоспособных комплектующих в продукции промышленных предприятий».

Завершая саммит, Юрий Борисов особо подчеркнул, что мировой экономике в условиях санкций будет тяжело справляться без России, «но этого делать и не надо, страна зарекомендовала себя надежным поставщиком, ориентированным на комфортные условия сотрудничества».

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



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

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

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



АО «Проектно-изыскательский институт

«Ленгипроречтранс»

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

Тел. (812) 400-07-04

E-mail: lgiprt@lengiprorechtrans.ru

www.lengiprorechtrans.ru

ОНЕЖСКИЙ ССЗ



Фото Онежского ССЗ

ПРИЗВАЛИ ЦИФРУ В ПОМОЩЬ

Первую в России «цифровую верфь» на Онежском ССЗ строят под авторским надзором.

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе (Республика Карелия) строят первую в России «цифровую верфь». Здесь будут выпускать суда типа «река-море» с внедрением самых передовых технологий. Экспертизу проектной документации объекта проводила Главгосэкспертиза России. Сейчас на площадке начат авторский надзор за процессом глубокой модернизации производственных мощностей.

Для цифровизации процессов, повышения эффективности производства и качества выпускаемой продукции на заводе внедряют систему учета и отслеживания материалов, интегрированную информационную систему цифрового производства, современные программное обеспечение и оптоэлектронные средства наблюдения. Кроме того, глубокая модернизация позволит сократить совокупные затраты ФГУП «Росморпорт», покрыть потребности в строительстве значительного количества служебно-вспомогательных судов

и обеспечить сроки строительства, необходимые для своевременного исполнения планов по обновлению и пополнению флота.

Главгосэкспертиза выдала положительное заключение по итогам рассмотрения проектно-сметной документации на глубокую модернизацию производственных мощностей предприятия в июне 2021 года.

«Вместе мы проделали серьезную работу и теперь наблюдаем, как столь значимый и уникальный для отрасли объект приобретает реальные очертания. Его перспективы значительны. Сделан первый важный шаг в деле создания современного отечественного «цифрового производства» и импортозамещения в отрасли гражданского судостроения», — заявил ведущий эксперт по объекту, главный специалист отдела объектов производственного назначения управления объектов энергетического комплекса и производственного назначения Главгосэкспертизы России Юрий Устинов.

ПСЗ «ЯНТАРЬ»

ПРИЧАЛЬНУЮ СТЕНКУ НАРАСТЯТ

Реконструкция достроечной набережной № 5 на ПСЗ «Янтарь» должна завершиться к середине 2023 года.

Генеральный директор АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» Илья Самарин и генеральный директор ООО «Концерн «Ленпромстрой» Юрий Алексашин подписали контракт на проведение работ по реконструкции и техническому перевооружению достроечной набережной № 5.

Возрождение отечественного военного и гражданского судостроения диктует новые требования к технической модернизации предприятий. Как подчеркнул Илья Самарин, строительство набережной № 5 является продолжением реализации проекта Министерства промышленности и торговли РФ и ОСК по модернизации причального фронта АО «ПСЗ «Янтарь».

«Дополнительная 600-метровая протяженность новой причальной стенки позволит увеличить производительность предприятия

не только по судостроению, но и по судоремонту», — пояснил Илья Сергеевич. — Рассчитываем, что в ближайший год весь комплекс будет введен в полноценную эксплуатацию. Краны грузоподъемностью 10 и 20 тонн производства калининградской компании «Балкран» уже находятся на территории завода и ожидают установки. Ввод в эксплуатацию набережной № 5 позволит заводу «Янтарь» швартовать и доставлять одновременно большее число кораблей, что существенно повысит производительность и сократит сроки сдачи заказов».

Планируется, что реконструкция завершится в середине 2023 года. Набережная № 5 будет оборудована двумя порталными кранами, лебедками, иным необходимым для достройки оборудованием. Протяженность причала позволит осуществлять достройку одновременно двух кораблей.

ЛСП

ИСПЫТАЛИ БАЛТИКОЙ

Заводские ходовые испытания ЛСП «Северный полюс» завершились.

АО «Адмиралтейские верфи» успешно завершило заводские ходовые испытания ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс». Испытания прошли в водах Финского залива и включали проверку ходовых удостоверений по системам связи, локации и навигации. Специалисты предприятия проверили работу вспомогательных дизель-генераторов, главного дизеля, обслуживающих систем, вспомогательных котельных установок и основных судовых агрегатов, выполнили скоростные и маневренные испытания судна.

После возвращения платформы к достроечной стенке завода работники АО «Адмиралтейские верфи» приступят к устранению замечаний, готовя ЛСП к передаче Росгидромету.

Судно войдет в состав научно-экспедиционного флота Арктического и Антарктического научно-

исследовательского института (ААНИИ).

Предприятие строит ЛСП «Северный полюс» по заказу Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в рамках реализации государственной программы по социально-экономическому развитию Арктической зоны.

Контракт между АО «Адмиралтейские верфи» и Росгидрометом на строительство ЛСП подписан в апреле 2018 года. Судно заложено 10 апреля 2019 года. Строительство заказа проходит в рамках реализации государственной программы по социально-экономическому развитию Арктического региона Российской Федерации.

Как сообщалось ранее, передача судна запланирована на июль 2022 года. Выход в экспедицию, которая может быть совмещена с ледовыми испытаниями, состоится осенью 2022 года.

«Это первая платформа, построенная в современной России, поэтому инженерам и строителям пришлось решать множество непростых задач», — сказал директор ААНИИ Александр Макаров.

ЛСП «Северный полюс» обладает функционалом научно-исследовательского центра и предназначена для круглогодичных экспедиций в высоких широтах Северного Ледовитого океана. Судно призвано проводить геологические, акустические, геофизические и океанографические исследования; способно проходить во льдах без привлечения ледокола, а также принимать на борту тяжелые вертолеты типа МИ-8 АМТ (Ми-17).

ЛСП обеспечит комфортные и безопасные условия работы и проживания экипажа и научного персонала на полярной станции при температуре до -50° и влажности 85%.

Характеристики ЛСП: длина — 83,1 м; ширина — 22,5 м; водоизмещение — около 10390 тонн; мощность ЭУ — 4200 кВт; скорость — не менее 10 узлов; прочность корпуса — Arc8; автономность по запасам топлива — около 2 лет; срок службы — не менее 25 лет; экипаж — 14 человек; научный персонал — 34 человека. Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс» строится на класс Российского морского регистра судоходства: KM(*) Arc5[1] AUT1-C HELIDECK-F Special purpose ship.



Фото «Водного транспорта»

ГРУЗОПАССАЖИРСКОЕ

ПРОТИВ ЛЬДОВ — САМОСТОЯТЕЛЬНО

Окская судостроительная верфь проводит ходовые испытания теплохода «Анатолий Чернеев».

Теплоход «Анатолий Чернеев» проекта NE020.2, построенный на Окской судостроительной верфи для Камчатки, проходит ходовые испытания на реке Оке. После прохождения ходовых и швартовых испытаний судно будет направлено на Камчатку.

«Заказчиком строительства теплохода выступала структура Минтранса России. Планировалось, что паром сдадут к концу 2021 года, судно было спущено на воду в августе 2021 года. «Анатолий Чернеев» должен обеспечить морское сообщение между Камчаткой, Командорскими островами и Северными Курилами», — рассказали в Министерстве транспорта региона.

Судно проекта NE020.2 — стальное двухвальное грузопассажирское судно с носовым расположением грузовых трюмов и грузовой палубы, с кормовым расположением машинного отделения, с баком и развитым ютом, с двумя главными двигателями. Судно предназначено для перевозки пассажиров, генеральных и навалочных грузов, а также контейнеров. Оно способно курсировать по морям, в том числе в ледовых условиях самостоятельно или за ледоколом.

Концепт проекта выполнен компанией «Нордик Инжиниринг», проект разработан «Морским Инженерным Бюро — Ди-

зайн СПб», рабочая документация — «СиТех».

Заказчиком судна выступает ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития

морского транспорта». Закупка проходит в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» подпрограммы «Морской и речной транспорт».



Фото с сайта правительства Камчатского края

Характеристики судна: длина — 75 м, ширина — 13,4 м, высота борта — 5,5 м, осадка — не более 3,7 м. Максимально возможная масса перевозимых грузов — 1130 тонн. Пассажироместимость — 34 человека, экипаж — 18 человек. Автономность судна по запасам провизии с полным составом экипажа и пассажиров — 15 суток.

НИС

НАРАСТИТЬ НАУЧНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

НИС «Академик Иоффе» отремонтируют и оснастят новым оборудованием.

АО «Нордик Инжиниринг» завершило финальный этап разработки проекта ремонта в части модернизации научно-исследовательского судна «Академик Иоффе» по контракту с Институтом океанологии им. П. П. Ширшова РАН.

НИС «Академик Иоффе» будет отремонтировано и получит новое оборудование при поддержке нацпроекта «Наука и университеты».

В рамках контракта проработана замена 65 крупноформатных позиций судового комплектующего оборудования, разработано более 350 документов конструкторской документации. Разработаны также программы испытаний устанавливаемого оборудования. Завершить работы по модернизации судна планируется в 2024 году.

Российское научно-исследовательское судно «Академик Иоффе» построено в 1989 году в Финляндии. Длина судна составляет 117,17 м, ширина — 18,22 м, высота борта — 10,0 м, осадка — 5,9 м, водоизмещение — 6718 тонн.

Проект модернизации предусматривает замену научного оборудования, палубного оборудования (в т.ч. грузовые краны и научные лебедки), оборудования СЭУ, общесудового и радионавигационного оборудования, модернизацию лабораторий для проведения необходимых исследований. Кроме этого, в процессе модернизации предполагается не только обновить стационарные судовые измерительные системы, но и установить новые, расширяющие

набор измеряемых параметров морской среды и атмосферы.

Модернизация научной части судна рассматривается как цепь последовательных оптимальных конструкторских и технических решений, которые в совокупности приведут к качественному улучшению научного потенциала судна. Проект модернизации оптимальным образом учитывает существующую конструкцию судна, состояние имеющихся на нем технических средств и корпуса.



Фото с сайта Института океанологии им. П.П.Ширшова РАН

БУКСИР

«СИВУЧ» С НОВЫМИ ДОКУМЕНТАМИ

Многофункциональный буксир «Сивуч» получил систему динамического позиционирования класса DYNPOS-2.

Многофункциональный буксир «Сивуч» проекта UT-722 стал пятнадцатым судном с системой динамического позиционирования класса DYNPOS-2 в составе флота Морской спасательной службы. Катер прошел глубокую модернизацию, в ходе которой на судне была установлена новейшая система управления динамическим позиционированием.

По окончании работ по модернизации оборудования на судне были проведены ходовые испытания, на которых присутствовали представители Росийского морского регистра судоходства. В ходе испытаний в море судно показало характеристики системы DYNPOS-2.

Система динамического позиционирования, установленная на буксире «Сивуч», имеет программ-

ное обеспечение, разработанное специально для этого судна в соответствии с правилами, действующими в Российской Федерации и за рубежом.

По итогам модернизации и проверки многофункциональный буксир «Сивуч» получил новые квалификационные документы, подтверждающие наличие на судне системы динамического позиционирования классом DYNPOS-2.

Характеристики судна: длина — 74,9 м., ширина — 18 м, водоизмещение — 6290 т, длина и ширина открытой палубы — 35 м и 15,5 м, грузоподъемность — 3057 т, тяговое усилие — 190 т, максимальная скорость — 15 узлов.



Фото с сайта Росморречфлота

РЕЧНОЙ ТРАМВАЙЧИК

«РЕИНКАРНАЦИЯ» НА АВТОМОБИЛЬНОМ ДВИГАТЕЛЕ

Речное пассажирское судно с модернизированным автомобильным двигателем построено на Ушаковских верфях.

На предприятии «Ушаковские верфи» (Калининград) построили речное скоростное судно «Соталия» с модернизированным автомобильным двигателем. «Судно головное, то есть аналогов в нашей стране нет. Но специалисты говорят, что это современная реинкарнация речного скоростного теплохода «Заря», — рассказал на официальном сайте компании ее директор Виктор Лидер.

По его словам, «речной трамвайчик — это продукт кооперации различных промышленных

компаний страны. Судно на 90% сделано из российских компонентов».

Благодаря минимальной осадке и применению водометного двигателя, эксплуатация судов этого проекта возможна на большинстве российских рек и озер. Форма корпуса и его технические решения позволяют осуществлять посадку и высадку пассажиров на необорудованный берег. Салон вмещает до 50 пассажиров.

Судно назвали «Соталия» в честь западноафриканского дельфина, который обитает в при-

брежной зоне Атлантического океана и охотится, выгоняя рыбу практически на землю.

Как пояснил руководитель предприятия, при помощи второй очереди верфи можно будет «увеличить возможности по строительству таких судов. Возможно, часть из них будет на электроходе. Это связано с развитием туризма в нашем регионе, с развитием водного туризма в целом. Меня занимает тема чартерного флота, что может являться реальным драйвером экономики нашего региона».

ТЕХФЛОТ

ПРОМЕРНОЕ — СДАЛИ

Судно проекта 3330, построенное на Костромском судомеханическом заводе, сдано заказчику.

На АО «Костромской судомеханический завод» подписан акт приемки построенного на предприятии промерного судна класса «РМС 1,2 А» проекта 3330. Судно построено в рамках КППИ на период до 2024 года по заказу ФКУ «Речводпуть». Генеральный разработчик проекта — ЗАО «ГЦКБ Речфлота».

Всего в соответствии с государственным контрактом предусмотрено строительство 11 промерных судов проекта 3330.

Преимуществами комплекса являются высокая скорость и точность промера, сплошная съемка дна акваторий (сканирование), возможность создания 3D-модели рельефа акваторий, расчета и контроля объемов дноуглубительных работ.

Кроме того, промерный комплекс способен выполнять промеры (траление) судового хода с глубиной 4,0 м и шириной 85 м за два продольных галса, что ведет к существенному сокращению расхода топлива.

В соответствии с госконтрактом срок завершения строительства всей серии из 11 промерных судов данного проекта — IV квартал 2023 года.

Характеристики судна: длина — 18,1 м; ширина — 3,2 м; мощность главного двигателя — 184 кВт; экипаж — 2 чел.; изыскательская партия — 4 чел.; автономность — 2 суток.

СРАЗУ ДВА ОБСТАНОВОЧНЫХ

Два обстановочных судна проекта 3052 спущены на воду на Самусьском ССРЗ.

На территории ООО «Самусьский ССРЗ» состоялась торжественная церемония спуска на воду двух обстановочных судов проекта 3052. Обстановочные теплоходы проекта 3052 класса РРР «О-ПР 2.0 (лед 20)» строятся по государственному контракту в рамках выполнения мероприятий федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Всего предусмотрено строительство 10 единиц теплоходов проекта.

Проект выполнен Горьковским центральным конструкторским бюро речного флота (ГЦКБ Речфлота).

Обстановочные теплоходы строятся по заказу ФКУ «Речводпуть».

Генеральный подрядчик — ООО «МТ-Групп» (г. Санкт-Петербург).

В настоящее время построено и передано эксплуатирующей организации (ФГБУ «Канал имени Москвы») головное судно серии «Владимир Макаров».

В соответствии с госконтрактом срок окончания работ — IV квартал 2022 года.

Главные размерения и характеристики: длина — 35,60 м, ширина — 6,48 м, высота надводного борта — 1,156 м, осадка — 1,40 м, валовая вместимость — 162,00 рег. тонн. Мощность главного двигателя — 2х 220,00 кВт. Экипаж — 10 чел. Автономность — 6 сут.

ЗЕМЛЕСОС ЗАЛОЖИЛИ

Закладка землесоса проекта 4395 «Московский-703» состоялась на территории АО «Порт Коломна».

На территории производственно-портового комплекса АО «Порт Коломна» состоялась закладка килей землесоса проекта 4395 «Московский-703». Проектант — Ростовское центральное проектно-конструкторское бюро «Стапель». Срок сдачи объекта в рамках контракта намечен на начало осени 2024 года. Земснаряд будет передан в эксплуатацию ФГБУ «Канал имени Москвы».

Основные размерения и характеристики: длина габаритная — 65,56 м, ширина габаритная — 10,89 м, высота борта — 3,65 м, осадка — 1,3 м, водоизмещение — 653 т, глубина разработки — до 10 м, экипаж — 28 чел., автономность — 20 сут., производительность — 700 м³/ч.

ЗЕМСНАРЯД СПУСТИЛИ НА ВОДУ

Несамостоятельный земснаряд класса «О 2,0 (лед 10) А» проекта 4395 спущен на воду на ПАО ССК.

На производственной площадке ПАО «Судоремонтно-судостроительная корпорация» состоялась торжественная церемония спуска на воду очередного несамостоятельного земснаряда класса «О 2,0 (лед 10) А» проекта 4395.

Государственным заказчиком является ФКУ «Речводпуть». Проект выполнен РЦПКБ «Стапель». Судно строится по государственному

контракту в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года для ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей».

До конца 2024 года предстоит построить, в общей сложности, 7 единиц судов этого проекта.

Окончание строительства судна в соответствии с государственным контрактом — IV квартал 2024 года.

ЗАЩИТНЫЙ КОМПЛЕКС



Фото предоставлено пресс-службой ПНТ

ЗА БОНОВЫМИ ЗАГРАЖДЕНИЯМИ

ПНТ провел испытания всплывающих боновых заграждений для защиты от нефтеразливов.

Петербургский нефтяной терминал успешно провел ежегодное техническое обслуживание комплексов всплывающих боновых заграждений, предназначенных для локализации возможных разливов нефти и нефтепродуктов при работе наливных судов.

Ограждающие элементы помогают изолировать аварийный участок на воде, при этом большую часть времени боны находятся под водой и не мешают навигации. На дне оборудование удерживается с помощью стационарных якорей и растяжек.

«Мы постоянно совершенствуем безопасность ПНТ в части экологических требований. Всплывающие боны прекрасно зарекомендовали себя за все время их эксплуатации, начиная с 2018 года, когда их установили в акватории терминала. Нынешний техосмотр подтвердил заявленные производителем характеристики», — отметили в пресс-службе ПНТ.

Суммарная протяженность комплекса — 760 м, время приведения двух рубежей всплывающих бонов в рабочее состояние — 8 и 15 минут. Запуск оборудования происходит дистанционно при помощи компрессорных установок, воздушных шлангов и тросовых лебедок. Боновые ограждения являются уникальными и самыми протяженными как на Северо-Западе России, так и в странах Балтийского региона.

Кроме того, безопасность на терминале поддерживает собственное аварийно-спасательное формирование ПНТ, созданное в 2018 году. Также продолжается реконструкция терминала, в ходе которой планируется полная замена устаревшего советского оборудования и возведение на этом месте аналогичный по мощности современный комплекс по перевалке нефтепродуктов. Все резервуары будут построены по двустенной технологии, что позволит практически полностью исключить риски утечек.

БЕЗОПАСНОСТЬ

ПОД НЕУСЫПНЫМ ОКОМ

Инспекторы ГПК «Волго-Балта» взяли под контроль безопасность навигации по водным артериям исторических кварталов Петербурга.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации семь водных объектов Санкт-Петербурга: реки Фонтанка, Мойка, Ждановка, канал Грибоедова, Крюков канал, Зимняя канавка, Кронверкский пролив — включены в перечень внутренних водных путей регионального значения. На основании поручения Минтранса России в настоящее время на вышеуказанных водных объектах организован государственный портовый контроль.

Для повышения квалификации инспекторов государственного портового контроля 12 сотрудников ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в апреле этого года прошли обучение на курсах по программе «Подготовка и переподготовка лиц, осуществляющих государственный портовый контроль на внутренних водных путях Российской Федерации» в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

ПЕРЕПРАВА

ЧЕРЕЗ НЕВУ НА ТРИМАРАНАХ

На Неве на время ремонта Биржевого моста открыли паромную переправу.

Группа компаний «Астра Марин» открыла паромную переправу на время капитального ремонта Биржевого моста в Санкт-Петербурге. Линия организована на реке Неве между причалами «Петропавловская крепость» на Мытнинской набережной и «Спуск со львами» на Адмиралтейской набережной.

Тримараны вместимостью 11 человек будут курсировать по Неве ежедневно каждые 10 минут с 10 до 20 часов. На борту теплоходов пассажиры смогут расположиться на мягких диванах. Каждое судно оборудовано откидным тентом на случай дождя.

Время в пути между причалами составляет 7 минут, а стоимость билета — 100 рублей.

«Паромная переправа позволит быстро и с комфортом жителям и гостям Петербурга перемещаться между знаковыми достопримечательностями города. Ни один



Фото предоставлено пресс-группой «Астра Марин»

другой вид транспорта на сегодняшний день не предлагает такую быструю поездку между Петропавловской крепостью и Адмиралтейством. Кроме того, линия призвана внести вклад в разгрузку центра города от личного и общественного транспорта, — говорит генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов. — Переправа, являясь, с одной стороны, транспортным маршрутом, с другой дает возможность насладиться с воды

такими достопримечательностями, как Эрмитаж, Адмиралтейство, Дворцовый мост, Кунсткамера, Биржа, Ростральные колонны и Петропавловская крепость. Примечательно, что этот знаковый проект включает наш причал «Спуск со львами» на Адмиралтейской набережной, которому в этом году исполняется 25 лет.

В ГК «Астра Марин» планируют, что переправа будет работать до конца сентября.

МАРШРУТ

ОТ НОВОГО ПРИЧАЛА — НА «ПРОРЫВ»!

В Санкт-Петербурге открылся новый водный маршрут до диорамы «Прорыв».

Группа компаний «Астра Марин» открыла новый скоростной водный маршрут между Санкт-Петербургом и музеем-диорамой «Прорыв блокады Ленинграда». Время в пути от Санкт-Петербурга до музея составляет около 1 часа 20 минут. Пассажирам предлагается полноценный экскурсионный тур с посещением всех экспозиций музея-заповедника «Прорыв блокады Ленинграда» — диорамы, трехмерной панорамы «Прорыв» и выставки боевой техники, участвовавшей в операциях по прорыву блокады.

Продолжением маршрута является посещение крепости Орешек, до которой от Диорамы можно добраться менее чем за 10 минут.

«Астра Марин» планирует запустить регулярные рейсы в музей по выходным и праздничным дням, но готовы в дальнейшем сделать регулярное ежедневное расписание.

В Санкт-Петербурге суда останавливаются на Университетской набережной. Это новый причальный комплекс, который группа «Астра Марин» построила и ввела в эксплуатацию в прошлом году. Терминал оснащен комфортными местами ожидания для пассажиров, рядом находятся удобные парковочные места для туристических автобусов и автомобилей. Остановка возле Диорамы осуществляется у открытого в этом году нового 60-метрового причала на Неве.

«В прошлом году мы отметили высокий спрос на водные экскурсии и прогулки среди жителей Санкт-Петербурга и гостей из других городов России. Расширение причальной инфраструктуры в регионе дает возможность нашей компании планировать новые водные маршруты и строить суда для посещения туристами столь значимых объектов, как музей «Прорыв блокады Ленинграда», — говорит генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов. — Посещение музея на скоростном судне станет намного более удобным и быстрым путешествием. Мы не исключаем, что успех маршрута даст нам возможность рассмотреть другие направления для водных экскурсий по Неве и Ладоге».

УЧЕНИЯ

БЕЗУСЛОВНАЯ ЛИКВИДАЦИЯ УСЛОВНОГО ЧС

На площадке Нижне-Свирского шлюза проведено учение разнородных сил по локализации и ликвидации последствий чрезвычайной ситуации.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» на базе филиала — Свирского района гидросооружений и судоходства — проведено учение по локализации и ликвидации чрезвычайной ситуации. В учении были задействованы силы и средства Администрации «Волго-Балт», профессионального аварийно-спасательного формирования Северо-Западный центр «ЭКОСПАС» — филиала АО «ЦАСЭО» и Отряда государственной противопожарной службы Лодейнопольского района — филиала ГКУ «Леноблпожспас».

По легенде учений, в нижнем подходе канала Нижне-

Свирского шлюза на теплоходе «ОС-32» произошла утечка нефтесодержащих продуктов. После получения сигнала дежурный диспетчер СРГСИС немедленно оповестил дежурного диспетчера ФБУ «Администрация «Волго-Балт», а также оперативные службы взаимодействующих организаций в соответствии с действующей схемой оповещения.

На место чрезвычайной ситуации прибыл наряд Отряда государственной противопожарной службы Лодейнопольского района, выставивший водяное заграждение для предотвращения протекания масляного пятна в сторону

шлюза и личный состав профессионального аварийно-спасательного формирования Северо-Западного центра «ЭКОСПАС» для непосредственной локализации и ликвидации чрезвычайной ситуации. Личный состав формирования выставил 2-й рубеж боновых заграждений, развернул нефтесборное оборудование и провел сбор нефтесодержащих продуктов в условные емкости.

В ходе учений отработана организация взаимодействия при проведении мероприятий по локализации и ликвидации разлива нефтепродуктов на акватории Волго-Балтийского водного пути.



МАРШРУТ

ПОЛЧАСА ДО ХИМОК



Фото из Telegram-канала «Дептранс Москвы»

Новый водный маршрут вводят в Москве.

В Москве впервые запускается речной трамвай до подмосковных Химок от Северного речного вокзала. Путь займет 30 минут, что почти в два раза быстрее, чем наземным или

железнодорожным транспортом. Теплоход вмещает до 150 пассажиров. Рейсы будут осуществляться ежедневно.

«Водный транспорт по поручению мэра Москвы С. Собянина активно развивается. В этом году мы открываем новый речной маршрут от Северного речного вокзала — поездка между столицей и Химками займет всего полчаса, это быстрее, чем на других видах транспорта. Рассчитываем, что направление станет популярным и за сезон речные трамваи перевезут 140 тыс. пассажиров», — отметил глава департамента Максим Ликсутов.

«ВОДНЫЙ ПАТРУЛЬ»

СИНИЙ И ЗЕЛЕНЫЙ
НА СЛУЖБЕ БЕЗОПАСНОСТИ

Катера быстрого реагирования «Водный патруль» впервые начнут работать на Москве-реке.

В этом сезоне на Москве-реке начнет работать первый в истории города «Водный патруль». Зеленый катер Центра организации дорожного движения быстро реагирует на нарушения

ситуацию, фиксировать нарушения и нестандартные ситуации на воде и оперативно реагировать вместе с федеральными службами.

Синий катер ГУП «Мосгортранс» при содействии ГКУ

«АМПП» по решению ГИМС будет перемещать суда нарушителей Москвы-реки на спецстоянки. Это коснется маломерных судов, водители которых находятся в нетрезвом состоянии, отказываются от медосвидетельствования или ездят без нужных документов.

«На воде, как и на дороге, движение должно быть безопасным. Наша задача — не допускать нарушений и быстро их предотвращать. Катера быстрого реагирования позволят дополнительно контролировать все, что происходит на Москве-реке. Мы будем помогать Государственной инспекции по маломерным судам МЧС снижать аварийность на Москве-реке и поддерживать в акватории порядок», — отметил глава департамента Максим Ликсутов.



Фото из Telegram-канала «Дептранс Москвы»

СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ

«УЗЛЫ» МОРСКОЙ ИСТОРИИ

На Северном речном вокзале Москвы прошел мастер-класс по вязанию морских узлов.

Музей морского флота в сотрудничестве с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры проводит на Северном речном вокзале Москвы цикл мероприятий, посвященных гражданскому флоту.

Гостям Северного речного вокзала предлагаются лекции и мастер-классы, посвященные истории и современности речного транспорта. На лекциях слушатели ознакомятся с историей Канала имени Москвы, изучат основы судоходства и судовождения, на мастер-классах попробуют вязать морские узлы и применять штурманские приборы. В августе гостей Северного речного вокзала также ждет выставка, посвященная 85-летию со дня открытия Канала имени Москвы. Она пройдет при под-

держке ФГБУ «Канал имени Москвы» и объединит целый ряд московских и подмосковных музеев.

На первом мастер-классе художник-реставратор Станислав Сазонов показал участникам, как вязать морские узлы — восьмерку, прямой и рифовый, шкотовый и беседочный. Он рассказывал о происхождении и назначении узлов, поскольку именно практическое использование получившихся узлов интересовало зрителей сильнее всего. На выбор подходящего узла влияет назначение, длина и материал веревок. Например, шкотовый и рифовый узлы не подойдут для связывания веревок из разных материалов. Сами же узлы используются не только в морском деле, но и в скалолазании, промышленном и классическом альпинизме.

На мастер-классе побывало более ста человек. Они не только попробовали своими руками освоить морские узлы, но и узнали о Музее морского флота — его уникальной истории, собрании и предстоящих выставках.



Фото с сайта Музея морского флота

ЯХРОМСКИЙ РГС



Фото с сайта Росморречфлота

ОБСЛЕДОВАЛИ ДЮКЕР
В ЗАПРУДНЕ

Межведомственная комиссия провела преддекларационное обследование дюкера Яхромского РГС.

В соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта состоялось преддекларационное обследование дюкера № 76 Яхромского РГС — филиала ФГБУ «Канал имени Москвы». Межведомственная комиссия в составе представителей Росморречфлота, Ространснадзора, ФГБУ «Канал имени Москвы», ГУ МЧС России по Московской области и ООО «СГТ» провела осмотр гидротехнического сооружения, ознакомилась с данными наблюдений за его состоянием, имеющейся технической документацией.

По результатам обследования комиссия пришла к выводам:

- дюкер № 76 способен выполнять свои функции по пропуску поверхностных вод из Раменской осушительной канавы и западной нагорной канавы под каналом № 283 со спуском в реку Куновку;
- эксплуатация дюкера ведется в соответствии с требованиями «Временных правил эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы», «Инструкции по наблюдениям и исследованиям на

судоходных гидротехнических сооружениях» и других нормативных документов;

- при внесении сведений в Российский регистр гидротехнических сооружений необходимо учитывать, что, в соответствии с постановлением Правительства РФ «Об утверждении критериев классификации гидротехнических сооружений», дюкер № 76 соответствует III классу;

- силы и средства для предупреждения и ликвидации ЧС природного и техногенного характера эксплуатирующей организации созданы. Планирующая документация в области предупреждения и ликвидации ЧС природного и техногенного характера разработана и актуализирована на момент проведения регулярного обследования гидроузла.

Критических дефектов, значительно снижающих безопасность гидротехнического сооружения, не выявлено.

Дюкер № 76 расположен в поселке Запрудня Талдомского городского округа Московской области. Дата ввода СГТС в постоянную и во временную эксплуатацию: 1937 год.

РЯЗАНСКИЙ РГС

ПОПОЛНИЛИ ФЛОТ

Новейшее промерное судно проекта 3330 поступило на службу в ФГБУ «Канал имени Москвы».

В Рязанском РГС — филиале ФГБУ «Канал имени Москвы» введено в эксплуатацию промерное судно проекта 3330 «Промерный-9». Постройка судна осуществлялась на производственных мощностях АО «Костромской судомеханический завод» по государственному контракту в рамках реализации мероприятий государственной программы РФ «Развитие транспортной системы».

Промерное судно оснащено современным автоматизированным гидрографическим комплексом на базе многолучевого эхолота SeaBat IDH T20R с интегрированной инерциальной системой. Его применение на внутренних водных путях позволяет сократить время проведения съемок, повысить качество отснятого материала и увеличить объемы проводимых изыскательских работ.

Характеристики судна: назначение судна — выполнение промерных работ при проведении гидрографических изысканий; длина габаритная — 18,10 м; ширина габаритная — 3,20 м; высота борта — 0,95 м; осадка — 0,5 м; высота от ОП до верхней кромки несъемных частей — 5,0 м; экипаж — 6 человек; мощность главных двигателей — 184 кВт; скорость хода — 23,7 км/ч; автономность плавания — 2 суток; класс по классификации PPP: Р мс 1,2А.



САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



РЕКА КАК КОНКУРЕНТНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО

В Балаково планируют до конца лета завершить первый этап строительства речного причала.

Врио губернатора Саратовской области Роман Бусаргин ознакомился со строительством речного причала для приема сырья и оборудования и отгрузки готовой продукции в порту г. Балаково. Строительство пристани ведет «Металлургический завод Балаково» — крупнейший производитель металлопроката в Приволжском федеральном округе.

Длина пристани — 402 м. Объем инвестиций составит около 1,8 млрд руб. Планируется, что первый этап будет реализован до конца лета. Стоит задача уже в сентя-

бре принять речным транспортом первые грузы с сырьем. До конца навигации планируется обслужить десяток судов. Кроме того, ведется проектирование железнодорожного пути к пристани.

«Это единственная причальная стенка, которая строится в Балаково в рамках развития промышленных предприятий. У нас есть конкурентное преимущество — река Волга, но данная инфраструктура пока что задействована не рационально либо не полностью. Металлургическое предприятие исправляет эту ситуацию», — отметил Роман Бусаргин.



Фото с сайта губернатора Саратовской области

ТАТАРСТАН

ИЗВЛЕЧЬ СО ДНА ВОЛГИ

В Татарстане планируется поднять к концу 2024 года не менее 75 затонувших судов.

Подъем затонувших судов по федеральному проекту «Оздоровление Волги» начнется с Республики Татарстан, к концу 2024 года планируется поднять 75 единиц, а до конца текущего года Росморречфлот планирует обследовать и рассчитать проекты подъема первых 13 судов.

По данным ведомства, подъем затонувших судов в акватории Волги — это новое направление федерального проекта «Оздоровление Волги», реализация которого запланирована с этого года. Работу в рамках проекта возгла-

вит Росморречфлот. «В этом году Росморречфлот планирует обследовать и разработать проекты производства работ для подъема 13 первоочередных судов. Непосредственно подъем судов запланирован на 2023–2024 годы», — сообщает ведомство, уточняя, что Республика Татарстан определена «пилотным» регионом, с которого начнется работа.

По данным Минприроды, на эти цели ФП «Оздоровление Волги» предусмотрены бюджетные ассигнования в объеме 1,29 млрд руб. в период 2022–2024 годов.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПО ЦЕНТРАМ ПРИТЯЖЕНИЯ

Открылся водный межрегиональный маршрут Нижний Новгород — Козьмодемьянск.

Третий межрегиональный маршрут судов на подводных крыльях «Валдай 45Р» открылся из Нижнего Новгорода в Козьмодемьянск (Республика Марий Эл). В церемонии пуска нового маршрута приняли участие заместитель председателя Правительства России, куратор Приволжского федерального округа Дмитрий Чернышенко, полномочный представитель Президента России в ПФО Игорь Комаров и губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Дмитрий Чернышенко отметил, что суда на подводных крыльях — это не просто водный транспорт, это один из символов научной и технической мощи России. Они

и объединяющей семь регионов ПФО. Кроме развития туризма, это обеспечивает повышенный спрос на создание «Валдаев» и «Метеоров». Будем вести совместную работу, чтобы поддерживать и операторов перевозок, и производителей судов», — отметил Дмитрий Чернышенко.

Вице-премьер добавил, что сейчас на судне на подводных крыльях можно добраться до Юрьевца в Ивановскую область и до Чебоксар в Чувашии. В перспективе рассматривается возможность запуска маршрута из Нижнего Новгорода в Казань.

«Недавно я был в Марий Эл, в Козьмодемьянске говорили о важности развития связей между

регионами. Конечно, люди хотят, ждут этих перевозок, поэтому сейчас наша задача — возобновить уже ранее разработанные маршруты и открыть новые. Здесь нужно и развивать инфраструктуру, чтобы можно было путешествовать комфортно», — сказал Игорь Комаров.

«Пуск нового маршрута позволит нам серьезно увеличить туристический поток. Очень важно, что гости теперь смогут приезжать и в сам Нижний, и в другие города области. Поток туристов можно будет сбалансировать между областными и районными центрами, где тоже немало интересных мест. Думаю, туристы с большим желанием поедут в Нижний, чтобы провести в нашем регионе не только выходные,



Фото с сайта правительства Нижегородской области

пользуются большой популярностью у туристов. В прошлом году «Валдаи» перевезли около 40 тыс. человек. В этом году планируется перевезти уже свыше 90 тыс. чел.

«Мы отправляем в первое путешествие это замечательное судно, которое было разработано великим конструктором нижегородцем Ростиславом Алексеевым. Мы видим, что пассажиры рады открытию нового направления. А для нас это новые большие возможности развития круизного туризма, который обеспечивает пространственную связанность между центрами притяжения. Именно таким центром стал Нижний Новгород, сильно преобразившийся к 800-летию. Развитие маршрутной сети «Валдаев» осуществляется в рамках окружной инициативы «Волжское путешествие», утвержденной Михаилом Мишустиным

регионами, когда люди смогут не только быстро добираться, но и проводить досуг, что дает возможность развиваться малым городам Приволжья. Для Марий Эл это имеет большое значение, жители выражали благодарность Нижнему Новгороду за эту инициативу, за развитие водного туризма и водного транспорта. Для развития регионов ПФО в целом открытие речных маршрутов имеет стратегическое значение. Во-первых, это способствует укреплению экономических связей между регионами, во-вторых, это хорошая и доступная альтернатива другим видам транспорта. У нас в округе появилось уже несколько речных маршрутов, например, 1 июня запущены регулярные рейсы «Валдая» из Чебоксар в Казань, прорабатываются рейсы из Чувашии в Марий Эл и другие ре-

гионами, когда люди смогут не только быстро добираться, но и проводить досуг, что дает возможность развиваться малым городам Приволжья. Для Марий Эл это имеет большое значение, жители выражали благодарность Нижнему Новгороду за эту инициативу, за развитие водного туризма и водного транспорта. Для развития регионов ПФО в целом открытие речных маршрутов имеет стратегическое значение. Во-первых, это способствует укреплению экономических связей между регионами, во-вторых, это хорошая и доступная альтернатива другим видам транспорта. У нас в округе появилось уже несколько речных маршрутов, например, 1 июня запущены регулярные рейсы «Валдая» из Чебоксар в Казань, прорабатываются рейсы из Чувашии в Марий Эл и другие ре-

гионами, когда люди смогут не только быстро добираться, но и проводить досуг, что дает возможность развиваться малым городам Приволжья. Для Марий Эл это имеет большое значение, жители выражали благодарность Нижнему Новгороду за эту инициативу, за развитие водного туризма и водного транспорта. Для развития регионов ПФО в целом открытие речных маршрутов имеет стратегическое значение. Во-первых, это способствует укреплению экономических связей между регионами, во-вторых, это хорошая и доступная альтернатива другим видам транспорта. У нас в округе появилось уже несколько речных маршрутов, например, 1 июня запущены регулярные рейсы «Валдая» из Чебоксар в Казань, прорабатываются рейсы из Чувашии в Марий Эл и другие ре-

но и весь отпуск, планируя поездки по новым точкам притяжения. Безусловно, для самого региона это означает создание новых рабочих мест, привлечение дополнительных инвестиций, дальнейшее развитие инфраструктуры», — сказал Глеб Никитин.

В будущем планируется ввести маршруты на «Валдае» до Бора, Дзержинска, Сокольского и при этом продолжить активное развитие межрегионального сообщения, в том числе в Юрино, где расположен замок Шереметевых.

Сейчас на «Валдае» можно совершить прогулки вдоль береговой зоны областного центра, а также из Нижнего Новгорода до Шуховской башни, Павлова, Городца, Чкаловска, Макарьева, Балахны и Чебоксар (Чувашия). Межрегиональные рейсы осуществляются в Юрьевец Ивановской области.

ЧУВАШИЯ

МАРШРУТ ОТКРЫЛИ ВЕТЕРАНЫ

СПК «Валдай» отправился в первый рейс по межрегиональному маршруту Чебоксары — Казань.

Судно на подводных крыльях «Валдай 45 Р», названное в честь кораблестроителя Алексея Крылова, 1 июня 2022 года отправилось в первый рейс из Чебоксар в Казань. Как ранее заявил глава Чувашии Олег Николаев, запуск «Валдаев» будет стимулировать развитие внутреннего туризма, в том числе круизных маршрутов.

В церемонии запуска первого рейса приняли участие депутат Госдумы Алла Салаева, заме-

ститель председателя кабинета министров Чувашской Республики — министр экономического развития и имущественных отношений Дмитрий Краснов, министр транспорта и дорожного хозяйства Чувашии Владимир Осипов, гендиректор АО «Чебоксарский речной порт» Ванифатий Шайкин, ветераны речного порта. Они и стали первыми почетными пассажирами.

Волга открывает большие возможности для развития ту-

ризма и пассажирских речных перевозок. Вслед за регулярными пассажирскими перевозками Чебоксары — Казань откроются маршруты еще по четырем направлениям: Чебоксары — Козьмодемьянск — Макарьевский монастырь; Чебоксары — Юрино; Чебоксары — Нижний Новгород; Чебоксары — Мариинский Посад — Свияжск. В настоящий момент завершаются процедуры по подготовке разрешительных документов.

КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПОРТ В НОВОМ СТАТУСЕ

Костромской грузовой речной порт спустя 20 лет возобновил работу.

Костромской грузовой речной порт принял первый груз — две баржи с материалами для ремонта дорог. Общий вес груза — 4 тыс. 150 тонн.

Меры по восстановлению деятельности костромского грузового речного порта были приняты в 2021 году. По поручению губернатора Сергея Ситникова решен вопрос с передачей порта на баланс области, а также принято решение о создании акционерного общества с долевым участием региона.

Восстанавливать порт решено с привлечением частного инвестора. В декабре администрация региона и представители группы компаний «Питер Втормет» подписали соглашение. В ближайшие семь лет инвестор планирует вложить в проект около 500 млн руб. На эти средства планируется провести модернизацию инфраструктуры, закупку техники, строительство логистического центра.

Сейчас в порту идет выравнивание грунта, подготовка погрузочно-разгрузочных площадок к бетонированию, по периметру идет установка ограждения. Предприятие приобрело погрузочную технику и уже начало прием грузов.

«Грузы, которые раньше доставлялись железнодорожным транспортом, теперь мы будем доставлять водой. За водным тран-

портом большие перспективы, доставка таким способом значительно дешевле. У нас есть порт, мы можем принимать грузы с реки. Не каждый город может похвастаться этим. Для нашей области это, прежде всего, экономический прогресс. Мы оповестим наши предприятия об этой возможности», — рассказал генеральный директор АО «Костромской грузовой порт» Дмитрий Урядников.

В этом году в развитие костромского грузового речного порта будет вложено 80 млн руб. Будет выполнено устройство открытых погрузочно-разгрузочных площадок общей площадью две тысячи квадратных метров, уста-

новлено ограждение, проведено благоустройство. В дальнейшем на территории порта планируется разместить крытые складские помещения.

Через костромской речной порт смогут отправлять и принимать грузы дорожные, деревообрабатывающие, строительные и сельскохозяйственные предприятия региона и соседних областей.

Развитию порта будет способствовать его удобное транспортное расположение и логистическая инфраструктура. Доставку грузов из порта до получателей можно осуществлять, минуя областной центр, не увеличивая транспортную нагрузку на дороги Костромы.



Фото с сайта правительства Костромской области

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

МЕНЯЮТСЯ РУСЛА —
КОРРЕКТИРУЮТСЯ КАРТЫ

Картографы Обь-Иртышского бассейна откорректируют в этом году пятую часть всех ячеек ЭНК.

Специалисты службы картографии и изыскательских работ Администрации «Обь-Иртышводпуть» ежегодно корректируют ячейки электронных навигационных карт для осуществления безопасного судоходства в бассейне. В этом году планируется откорректировать 145 ячеек ЭНК на 3184 км водных путей. Это пятая часть от 720 всех существующих ячеек внутренних

водных путей Обь-Иртышского бассейна.

Работа по корректуре ячеек электронных навигационных карт Обь-Иртышского бассейна была начата в 2018 году. Чтобы внести коррективы в действующие ячейки, используются данные, полученные от русловых изыскательских партий, а также обстановочных бригад, чьи теплоходы оснащены судовыми обстановоч-

ными комплексами. Вместе с тем в навигационный период 2022 года картографами проводится работа по подготовке к переизданию двух бумажных карт: реки Иртыш — от Омска до Тобольска и реки Ляпин — от села Саранпауль до устья. Предыдущая бумажная карта Иртыша была выпущена в 2009 году, а с той поры рельеф и конфигурация водных путей здесь претерпели значительные изменения. Они связаны с тем, что на Иртыше происходит постоянные русловые переформирования, меняются перекаты, а судоводители для обеспечения безопасности судоходства должны располагать актуальной информацией.

Материалы для переиздания карты реки Ляпин в настоящее время направлены на оплавывание (проверку содержания карты, выполняемую с судна при плавании по картографируемому водному пути) в Ханты-Мансийское управление водных путей и судоходства.

В ближайшее время эта работа будет завершена, а сама карта будет переиздана к навигации 2023 года. Последний раз карта реки Ляпин обновлялась 20 лет назад.



Фото с сайта Росморречфлота

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

В КОНТЕКСТЕ КОРИДОРА
«СЕВЕР — ЮГ»

На ВКМСК проведут дноуглубительные работы.

Волго-Каспийский судоходный канал углубят до отметки в -4,5 м. Об этом в ходе рабочей встречи с министром транспорта России Виталием Савельевым сообщил губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин.

«Министерством транспорта России принято решение о проведении дноуглубительных работ и достижении необходимой глубины до конца 2023 года. Это позволит судам с большей вместимостью груза заходить в наши порты. Соответственно, мы ожидаем значительного увеличения грузопотока», — сообщил Игорь Бабушкин. Он подчеркнул, что Волго-Каспийский транспортный узел является важнейшей частью международного транспортного коридора «Север — Юг», и для региона очень важно нарастить объемы грузопотока по Волго-Каспийскому судоходному каналу через порты Астрахань и Оля. Необходимое условие для этого — дноуглубление канала до 4,5 м.

Со своей стороны, министр подчеркнул, что в контексте развития коридора «Север — Юг» и увеличения грузопотока речь идет не только о завершении строительства и оснащении в соответствии с нормативными требованиями пограничного пункта пропуска Караузек, который находится на границе Астраханской области и Республики Казахстан, но также о модернизации портов и ремонте мостов.

«Мы сегодня осмотрели практически все ключевые объекты инфраструктуры, которые требуют финансовых вложений и участия федерального центра. Развивать их необходимо, особенно в условиях санкций, и мы обязаны найти альтернативные логистические маршруты. Один из них — международный транспортный коридор «Север — Юг», в рамках которого большую роль играет каспийское направление, включающее в том числе три порта — Оля, Астрахань и Махачкала», — отметил глава Минтранса.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА ВОЛОГДЕ И НЕ ТОЛЬКО

Объем запланированных на сезон дноуглубительных работ на реках Северо-Двинского бассейна составляет 2,5 млн куб м.

На реках Северо-Двинского бассейна приступили к выполнению землечерпательных работ для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов. Для обеспечения исходными материалами, проектирования и производства путевых работ в филиалах ФБУ «Администрация «Севводпуть» задействовано 4 изыскательских отряда.

Объем запланированных на сезон дноуглубительных работ составляет 2 500 тыс. куб. м. На данный момент на транзитных работах

задействованы два земснаряда — «Северо-Двинский-726», «Северо-Двинский-730» с технической производительностью 750 м³/ч. Для обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов в бассейне ежегодно работают не менее 6 земснарядов и два плавкрана.

Основные внутренние водные пути: Северо-Двинская шлюзованная система, реки Вологда, Сухона, Северная Двина, Пинега, Вага, Вычегда, Кулой, Мезень, Сысола, Вашка, Онега, Малая Онега, Кубена, Кенозеро.

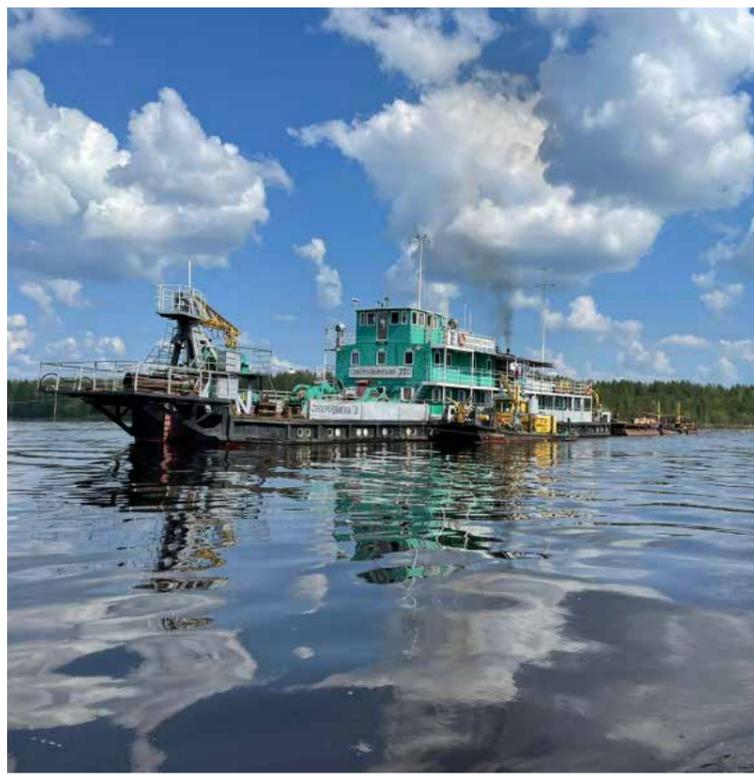


Фото с сайта Росморречфлота

ИНФРАСТРУКТУРА



Фото с сайта Управления Госстройнадзора Якутии

ТЕРМИНАЛ В НИЖНЕМ БЕСТЯХЕ

Завершен первый этап строительства грузового терминала ЛОРП в Нижнем Бестяхе.

Грузовой терминал, первый этап строительства ПАО «ЛОРП» в поселке Нижний Бестях, получил заключение Управления Госстройнадзора Республики Саха (Якутия) о соответствии построенного объекта требованиям проектной документации и энергетической эффективности.

На первом этапе строительства грузового терминала выстроена причальная набережная вертикального профиля протяженностью 100 м с подкрановыми путями, площадка для переработки грузов, трансформаторная подстанция. Установлены также два крана грузоподъемностью по 32 тонны.

«Этот один из крупных инвестиционных проектов в нашем регионе призван облегчить проблему Северного завоза жизненно важных грузов. Выданное заключение подтверждает строительную готовность грузового терминала и является одним из оснований ввода в эксплуатацию», — прокомментировал выдачу ЗОС руководитель Управления Госстройнадзора республики Павел Аргунов.

Грузовой терминал Нижнего Бестяха является резидентом ТОР «Якутия», который свяжет железнодорожные и речные перевозки в республике. Общая мощность терминала составит 2 млн тонн грузов в год. Реализацию проекта планируется завершить в 2023 году.

КРУИЗЫ

ПРОГУЛКИ ПО АРКТИКЕ

Круизник «Михаил Светлов» «Ленатурфлота» в навигацию-2022 совершит рейсы в природный парк Ленские столбы и Тикси.

В первый рейс навигации 2022 года 3 июня вышел круизный теплоход «Михаил Светлов» ООО «Ленатурфлот» (дочернее предприятие ПАО «ЛОРП»), пока в 11-часовой прогулочный рейс.

Капитан теплохода Николай Баньков отметил, что команду в

сезон-2022 ждет очень насыщенная навигация: «В этом году мы будем ходить на Ленские столбы и Тикси. В экипаже есть новые ребята, но основной состав — это те, кто работает на «Светлове» уже несколько лет. Команда у нас дружная, профессионально подготовленная».

Арктический круиз по маршруту Якутск-Тикси позволит осмотреть дикие труднодоступные районы севера Якутии. Есть возможность осмотреть музей под открытым небом Соттинцы, увидеть знаменитую «Ленскую трубу», Хараулахские скалы, известные острова Каменный и Тит-ары, рыболовные угодья Хохоччу и Сობоль, 114-метровый остров Столб. Все путешествие занимает 14 дней.



Фото с сайта ПАО «ЛОРП»

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

ПРЕДЛОЖИТЬ СВОЕ ВИДЕНИЕ

Правительство Якутии разработает предложения в проект федерального закона о Северном завозе.

Обсуждение предложения правительства Республики Саха (Якутия) к проекту федерального закона, предусматривающего регулирование отношений, связанных с осуществлением Северного завоза, стало главной темой совещания у председателя правительства республики Андрея Тарасенко. В заседании приняла участие депутат Государственной Думы РФ Галина Данчикова.

Предложения республики касаются правовых и организационных механизмов обеспечения поставок товаров в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности с ограниченными сроками завоза грузов, создание системы государственной поддержки завоза топлива, продовольствия и других жизненно необходимых товаров, что позволит снизить цены в Арктике, значительно улучшить качество жизни населения арктических районов и открыть новые

возможности для ее жителей. Глава республики Айсен Николаев подчеркивал, что данный законопроект очень важен для Якутии, которая является самым крупным арктическим регионом страны, на ее долю приходится около трети всей территории Арктической зоны РФ.

В ходе обсуждения по предложению Галины Данчиковой было принято решение не ограничиваться предложениями от региона и встраиванием их в проект закона, а разработать и предложить на рассмотрение Минвостокразвития России свое концептуальное видение будущего закона о Северном завозе и его структуру.

По итогам совещания Андрей Тарасенко дал поручение всем профильным министерствам и ведомствам представить к 9 июня проект структуры федерального закона по своим разделам. Предлагается учесть региональные наработки и исследования в этом

направлении, а также использовать опыт республики.

Якутия — регион, где самая обширная арктическая территория, высокая степень изолированности от единой транспортной сети Российской Федерации, сложный ледовый режим осуществления морской деятельности, вызванное изменением климата сокращение сроков действия автотрасс, сложные условия навигации из-за обмеления русел арктических рек и другие проблемы. И правительство региона планирует учесть все эти особенности при разработке проекта федерального закона о Северном завозе.

Напомним, что 22 мая 2022 года президент РФ Владимир Путин утвердил перечень поручений по итогам совещания по вопросу развития Арктической зоны Российской Федерации, предусматривающих в том числе субсидирование и правовое регулирование Северного завоза.

КАДРЫ

ВСЕ — ДЛЯ ФЛОТА, ВСЕ — ДЛЯ РАБОТЫ

Молодым специалистам командного состава ПАО «ЛОРП» увеличили зарплату.

С 1 июня 2022 года молодым работникам командного состава будет начисляться надбавка в размере 15 000 рублей, сообщил заместитель исполнительного директора по управлению персоналом ПАО «ЛОРП» Дмитрий Павлов.

«Наша задача — поддержка молодых специалистов. С этой целью руководством ПАО «ЛОРП» принято решение о начислении надбавок членам экипажей, в частности, командному составу, чей возраст не превышает 35 лет. Это позволит увеличить привлекательность работы на флоте для молодежи» — сказал Дмитрий Павлов.

Молодой специалист Владислав Борисов с радостью узнал о новой дополнительной мере поощрения. В Пеледуйскую БТЭФ он пришел после окончания Амурского филиала Морского государственного университета им. адм. Г. И. Невельского и принят на постоянную работу на должность помощника электромеханика теплохода «Ленанефть-2043». Владислав Борисов проходил производственную практику во время учебы на судах ЛОРП, и ему понравилось все: условия оплаты труда, обеспечение спецодеждой, а главное, атмосфера в коллективе — ответственное отношение отцов-командиров к молодым кадрам.

Социальная политика предприятия нацелена, в первую очередь, на защиту интересов работника.

Специалистов из центральных регионов страны ПАО «ЛОРП»

привозит в Якутию за свой счет. Чтобы персонал мог рассчитывать на все надбавки, в 2021 году внедрена контрактная система, плюс соцпакет и надбавки за выслугу лет. Есть благоустроенное общежитие, где члены экипажа живут до выхода в рейс.

Часть вакансий обычно замещают курсанты профильных учебных заведений: Жатайского техникума, Якутского института водного транспорта и вузов страны. За время производственной практики они обучаются не только азам профессии, но и получают зарплату. Молодых специалистов поддерживают и после официального трудоустройства: предоставляют жилье и подъемные, оплачивают обучение.

Кроме материальной поддержки, действуют следующие механизмы сопровождения кадров паровозостроения: стимулирование развития системы наставничества; повышение уровня квалификации сотрудников ЛОРП, возмещение сотрудникам затраченных средств на съем жилья в соответствии с коллективным договором; возмещение затрат на санитарно-курортное лечение; своевременная оплата проезда до места отдыха сотрудников и членов их семей; различные виды дополнительных льгот и компенсаций.

Одним словом, предусмотрено все для комфортной работы. Остается только решиться и пополнить славные ряды речников.



Фото с сайта ЛОРП

АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ

ЕДИНСТВЕННЫЙ В МИРЕ «УМКА»

Круизное пятипалубное судно ледового класса для арктического туризма спроектировали на Адмиралтейских верфях.

Молодые инженеры АО «Адмиралтейские верфи» получили специальную премию жюри в открытом



Фото пресс-службы АО «Адмиралтейские верфи»

конкурсе АО «ОСК» в области дизайна и художественной эстетики гражданских судов и морской техники за проект уникального судна. Проект круизного судна ледового класса «Умка» инженера-конструктора Дарьи Полянской и инженера-технолога Кирилла Будникова вышел в финал конкурса АО «ОСК» еще в 2020 году. В этом году после доработки он вновь предстал на суд жюри, в состав которого вошли представители корпорации и преподаватели художественно-промышленных академий — Московской имени Строганова и Санкт-Петербургской имени Штиглица.

Из 19 финалистов в номинации «Промышленный дизайн (экстерьер)» гражданских судов и морской техники» адмиралтейцы были

удостоены специальной премии «Общественное признание», учрежденной лишь в этом году.

«Умка» — пятипалубное судно с плавными линиями, которое способно покорять арктические воды и с комфортом возить туристов по одному из самых востребованных и дорогостоящих маршрутов — в Арктику. Проект изначально был ориентирован на реальное исполнение. За основу молодые адмиралтейцы взяли ледокольный корпус.

«Мы просмотрели более 200 моделей современного судостроения и нашли всего лишь два проекта, отдаленно напоминающих наш. Из них лишь один реализован. Поэтому наш «Умка» — единственный в мире», — считает Кирилл Будников.

ИЗ ПРАКТИКИ ЦИФРОВИЗАЦИИ
ПРОИЗВОДСТВА

Адмиралтейские верфи с проектом трехмерной геоинформационной системы 3D-ГИС стали победителем премии «Цифра».

АО «Адмиралтейские верфи» получило премию OEE Award в номинации «Интегрированные цифровые проекты». Основателем премии выступила группа компаний «Цифра». Подведение итогов и награждение участников за лучшие практики цифровизации производства в России прошло в рамках Международной выставки оборудования и инструментов для металлообрабатывающей промышленности «Металлообработка-2022» в Москве.

Адмиралтейские верфи представили на суд жюри проект трехмерной геоинформационной системы 3D-ГИС, которая введена, активно эксплуатируется на предприятии с 2019 года и

работает на отечественном программном обеспечении. В системе в цифровом виде отображены все объекты недвижимости, оборудование, инженерные сети, источники опасности, а также содержатся сведения по источникам загрязнений, земельным участкам, плавсредствам и зеленым насаждениям завода.

3D-ГИС позволяет осуществлять подготовку производства, построение логистических цепочек предприятия, расстановку технологического оборудования, работу с инженерными сетями и проводить аналитику. Кроме того, система позволила оцифровать и структурировать имеющуюся информацию по основным фон-

дам предприятия. Специалисты верфей постоянно развивают, актуализируют и поддерживают систему 3D-ГИС в рабочем состоянии, проводят регулярные обновления по новым объектам и перемещению оборудования.

«Сегодня создавать подобные системы и двигаться в сторону цифровизации просто необходимо», — отмечает один из разработчиков, начальник бюро инновационного отдела АО «Адмиралтейские верфи» Григорий Новицкий. — За этим будущее. Работать старыми методами в современном мире уже неэффективно, это скажется, прежде всего, на конкурентоспособности предприятия».

МОРСПАСЛУЖБА

БЫЛ ВОДОЛАЗОМ —
СТАЛ ПИЛОТОМ

Морспасслужба приступила к обучению водолазов пилотированию ТНПА.

Морская спасательная служба теперь обучает своих водолазов управлению телеуправляемыми необитаемыми подводными аппаратами. Обучение проходит с соблюдением всех принятых международных стандартов и предусматривает сдачу теоретических и практических экзаменов.

На начальном этапе решено подготовить пилотов ТНПА из числа водолазов центрального аппарата Морспасслужбы.

Обучение водолазов навыкам пилотов ТНПА включает в себя теоретическую и практическую части. Каждый этап теории подкрепляется практическими действиями будущих операторов ТНПА с использованием российского аппарата «СуперГНОМ». При этом практическая часть проходит на открытой воде на акватории затона Новинка реки Москвы и в бассейне Учебно-тренировочного центра Морспасслужбы. По итогам обучения водолазы, успешно сдавшие экзамен, получают удостоверение пилота-техника ТНПА. Повышение компетенций водолазов Морской спасательной службы и приобретение навыков пилота ТНПА значительно повышает их

возможности при работе под водой.

Морская спасательная служба обладает самым большим парком телеуправляемых необитаемых подводных аппаратов в России. На сегодняшний день спасательное учреждение оперирует 16 телеуправляемыми необитаемыми подводными аппаратами различного класса и функционала. Симбиоз современного оборудования с нестандартными, инновационными подходами и смелыми инженерными решениями позволяет качественно и быстро решать разнообразные задачи на глубинах до 3000 метров.

В настоящее время в целях подводного строительства и подводных инспекций ФГБУ «Морспасслужба» успешно применяет семь аппаратов рабочего класса, пять инспекционных и четыре осмотровых ТНПА. Закуплен самый мощный в России ТНПА рабочего класса Quantum XR (мощность 200 л.с., рабочая глубина до 3000 м.). Введены в строй и используются при работах на различных глубинах четыре первых российских ТНПА легкого рабочего класса с глубиной погружения до 3000 м.

ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО

ДЛЯ ОТРАБОТКИ НАВЫКОВ

Новый тренажер «SRV» пополнил УТЦ морской подготовки Волжского пароходства.

Учебно-тренажерный центр морской подготовки АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» ввел в эксплуатацию современный тренажер для подготовки специалистов по спасательным, дежурным и скоростным дежурным шлюпкам. Тренажер «SRV» дополняет существующую программу подготовки по шлюпкам и плотам, значительно расширяя имеющийся в центре учебно-тренажерный комплекс.

Новый тренажер позволяет отрабатывать основные практические навыки по освоению шлюпок: запуск и эксплуатацию двигателя спасательной шлюпки, управление при неблагоприятных погодных условиях, использование плавучего якоря, буксировку спасательных плотов и спасение людей, оказавшихся в воде. Система состоит из рабочего

места инструктора и двух рабочих мест слушателей, что позволяет провести отработку совместных действий в нестандартных и чрезвычайных ситуациях.

В настоящее время на тренажере обучаются члены экипажей судов, проходящие подготовку по правилу VI/2 конвенции ПДНВ. Планируется, что в этом году порядка 200 слушателей пройдут первую и 500 слушателей повторную подготовку по данной программе.

«Задача развития учебно-тренажерного центра является одной из приоритетной для Волжского пароходства», — рассказывает директор по управлению персоналом Татьяна Ефремова. — Судоходная отрасль требует высочайшего уровня компетенций как рядового, так и командного состава, и качество обучения является основопо-

лагающим фактором для обеспечения бесперебойной и безаварийной работы флота. Компания инвестирует в современные тренажеры с адаптированными программами под проекты судов Волжского пароходства и спецификой логистики и грузов, при этом с гибкими возможностями для дальнейшего развития проектирования модели тренажера, предоставляя сотрудникам лучшие инструменты для обучения, повышая образовательный стандарт и квалификацию специалистов пароходства».

Отмечается, что в 2021 году при участии Волжского пароходства была проведена масштабная реконструкция УТЦ МП, выполнен современный ремонт, закуплено и установлено новое оборудование, запущены новые образовательные программы.



Фото предоставлено пресс-службой Морспасслужбы

ТНПА «СуперГНОМ» отечественного производства оснащен четырьмя маршевыми двигателями и двумя вертикальными. Максимальная рабочая глубина — до 150 м. Максимальная скорость — до 3 узлов. Грузоподъемность — 0,5 кг. Установлены 2 видекамеры — передняя и задняя с приводами наклона и поворота. Комплекс осмотровый отвечает существующим требованиям и предназначен для обследований, проводимых в прибрежных и внутренних водах, в наполненных водой резервуарах и гидросооружениях.

ГУМРФ

ЗАПАНЬ ЗАДЕРЖИТ ЛЕД

Ученые ГУМРФ предложили решение для обеспечения круглогодичной навигации на ВВП на юге России.

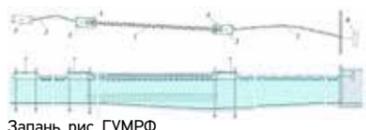
Специалисты ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова в ходе научной работы обосновали технические решения для обеспечения круглогодичной эксплуатации речных гидротехнических сооружений на юге России. Основой новой разработки — ледозадерживающие запани, которые защитят подходные каналы судоходных шлюзов от ледовых затруднений.

Запань состоит из двух глухих береговых участков (левого и правого) и центрального открывающегося.

Конструкция ледозадерживающей запани была разработана в рамках проведенного университетом исследования с целью выявления возможности круглогодичной навигации на внутренних водных путях в направлении Каспий — Азов. Главной задачей при этом стало обеспечение эксплуатации ГТС в ледовых условиях. Для движения судов в подходных и судоходных каналах шлюзов была предложена конструкция ледозадерживающей запани с подвижной погружной частью, которая устанавливается перпендикулярно к оси судового хода на расстоянии 500–600 м от верхних голов шлюзов.

Помимо этого для поддержания трассы подходных каналов в незамерзающем состоянии предложено использовать пневмоустановки с системами барботажа. Компрессорная установка через перфорированные трубопроводы или отдельные сопла подает в придонные слои воды сжатый воздух, пузырьки которого движутся вверх, увлекая за собой более теплые нижние слои воды, тем самым препятствуя ледовым образованиям и растапливая их. Система барботажа включает в себя компрессорную станцию, осушительную установку, воздухораспределительную сеть, состоящую из магистральных и распределительных воздухопроводов, имеющих сопла для выпуска воздуха.

Чаще всего пневмоустановки для подходных каналов состоят из перфорированных трубопроводов, уложенных на дно зигзагообразно.



Запань, рис. ГУМРФ



Барботажа, рис. ГУМРФ

РАТ

ВПЕРВЫЕ НА ПЛОЩАДКЕ МАКАРОВКИ

Ученые Российской академии транспорта обсудили задачи развития крупнейшего транспортного узла Северо-Запада.

В Северной столице состоялись расширенное заседание президиума общероссийской общественной организации «Российская академия транспорта» и конференция «Перспективы развития Северо-Западного транспортного узла».

Масштабное мероприятие впервые прошло на базе Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

На заседании присутствовали более 20 ректоров, президентов и проректоров университетов транспорта России. Это те вузы, которые сегодня являются базовыми площадками для кадрового обеспечения и научного сопровождения развития отрасли.

После торжественной части президент РАТ Александр Мишарин в приветственном слове поблагодарил председателя Северо-Западного регионального отделения Академии, ректора ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергея Барышников за высокий уровень организации мероприятия.

«Сегодня мы в Санкт-Петербурге, где 31 год назад началась история Российской академии транспорта. В настоящее время вес науки увеличивается. Она играет важную роль на практике, в оптимизации, повышении надежности, совершенствовании транспортной системы, которая всегда имела большую значимость для России из-за размеров территории страны», — сказал он.

Напомнив, что транспорт сейчас как никогда находится в актуальной повестке правительства, Александр Мишарин подчеркнул, что Президент России Владимир Путин уделяет особое внимание вопросам развития Северного морского пути, модернизации железных дорог, дорожного строительства.

Как явствует из доклада, РАТ активно участвует в разработке документов по государственным и федеральным целевым программам, нормативных документов и технологий. В рядах организации — более 600 ученых из всех регионов России.

«Указом президента России 2022–2031 годы объявлены Десятилетием науки и технологий, в связи с чем научное сопровождение транспортной стратегии приобретает еще большую значимость», — продолжил Александр Мишарин.

Ректор ГУМРФ Сергей Барышников обратил внимание собравшихся на подготовку, слаженность и выправку курсантов, выступивших на цере-

монии открытия мероприятия, и подчеркнул, что ребята столь же активно учатся в Макаровке, твердо сохраняющей традиции морского образования.

«Мы занимаемся проектами для СМП, развития внутреннего водного транспорта, у нас много совместных планов», — подытожил Сергей Барышников.

Герман Широков, председатель Комитета по делам Арктики Санкт-Петербурга, с которым у ГУМРФ с 2019 году действует соглашение о взаимодействии в сфере образования и науки, приветствовал собравшихся от имени правительства города, подчеркнув, что власти Петербурга уделяют особое внимание развитию транспортной системы.

После заседания президиума РАТ большое мероприятие разделилось на две секции. Ректоры и президенты транспортных вузов были приглашены на обзорную экскурсию по аудиториям учебного городка ГУМРФ на Заневском проспекте, а члены президиума Российской академии транспорта собрались для дискуссии на конференцию.

Конференция расширенного заседания РАТ «Перспективы развития Северо-Западного транспортного узла» началась с

выступлением с докладом «Подготовка кадров для внутренних водных путей в рамках реализации «Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года». Он также представил собравшимся основные направления научной деятельности Макаровки, флагмана отрасли.

Сергей Барышников отметил, что тематика безэкипажного судоходства давно находится в сфере внимания университетской науки, чему способствуют в том числе совместные с ФБУ «Администрация Волго-Балт» испытания на экспериментальном участке акватории Невы.

Рассказал ректор ГУМРФ и о вузовской подготовке членов экипажей судов, которая обязательно включает тренажерную подготовку и плавательную практику.

Председатель регионального отделения РАТ Архангельской области, директор Института судостроения и морской арктической техники САФУ Марк Илев рассказал о развитии кораблестроительного образования Архангельской области, где институт организовал учебный процесс в сотрудничестве с предприятиями отрасли, работает система «завод + вуз», учитываются потребности работодателей, используются технологии проектного обучения. Выпускники получают не только диплом, но и рабочую профессию.



Фото с сайта ГУМРФ

выступления Александра Мишарина, который подчеркнул, что подобные совместные встречи дают возможность доносить вырабатываемые решения до органов власти. Также он презентовал коллегам коллективную монографию членов и научных партнеров РАТ. Она содержит ключевые вопросы научного сопровождения проектов транспортной системы и, как ожидается, станет постоянным изданием.

В рамках обсуждения перспектив развития транспортного узла Северо-Запада ректор ГУМРФ

Профессор кафедры наземных транспортно-технологических машин Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета Александр Пушкарев сообщил о разработке системы мониторинга состояния объектов транспортной инфраструктуры Арктической зоны.

Директор Высшей школы промышленно-гражданского и дорожного строительства Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого Юрий Лазарев рассказал о реализации задач по транспортному (дорожному) планированию Северо-Запада РФ.

Он обнародовал информацию о транспортных проблемах российских мегаполисов, необходимости увеличения сети дорог, приведения их в нормативное состояние, а также уделил внимание стратегическому территориальному планированию Москвы и Санкт-Петербурга.

Руководитель автотранспортной секции Северо-Западного регионального отделения РАТ, директор Института безопасности дорожного движения СПбГАСУ Сергей Евтюков предложил сформировать базу научных школ, интеллектуальной собственности.

Директор Института проблем транспорта имени Н. С. Соломенко РАН Игорь Малыгин в своем докладе «Проблемы, модели и методы адаптации и переориентации транспортной инфраструктуры России в условиях санкций» говорил о минимизации ущерба от санкций. Отметил он и низкую эффективность традиционного управления транспортной системой, сделав вывод о необходимости опережающего развития инфраструктуры транспорта.

Участники расширенного заседания президиума РАТ пришли к выводу, что для инновационной модернизации развития Северо-Западного транспортного узла должны быть объединены усилия исследовательских и образовательных организаций, производственных структур, общественных объединений.

Завершением официальной части мероприятия для участников заседания стала экскурсия по вновь открывшемуся после реконструкции историческому учебному корпусу ГУМРФ на Заневском. Гостям продемонстрировали штаб-квартиру Центра морских арктических компетенций, учебный класс подготовки специалистов ГМССБ имени Владимира Максимова. Гости смогли ознакомиться с материально-технической базой ГУМРФ — основными классами тренажерной подготовки курсантов, студентов и слушателей курсов повышения квалификации.