



ВОДНЫЙ

15 ФЕВРАЛЯ
2022 года
№2 (13032)

Выходит один раз в месяц

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

ТРАНСПОРТ

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

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



**ФИНАНСИРУЮТ
ИЗ ГОСБЮДЖЕТА**
СТР. 3



**«КРАСНЫЕ
БАРРИКАДЫ»**
СТР. 4



**БЮДЖЕТ
СУДОРЕМОНТА
УВЕЛИЧИЛИ НА ТРЕТЬ**
СТР. 8



**СОЦИАЛЬНО
ЗНАЧИМЫЕ
МАРШРУТЫ СОХРАНЯТ**
СТР. 9



**МОРОЗНЫЙ «ФИТНЕС»
И СИБИРСКИЙ
ХАРАКТЕР**
СТР. 10



**ПЛАВПРАКТИКА
НА ЛЕДОКОЛАХ
«АТОМФЛОТА»**
СТР. 11



Фото с сайта правительства Сахалинской области

ПРИЗНАНО ЛУЧШИМ!

«Адмирал Невельской» превзошел все грузопассажирские суда ледового класса в мире.

Судно проекта PV22 «Адмирал Невельской» признано лучшим в мире грузопассажирским судном ледового класса 2021 года по версии Baird Maritime, одного из ведущих мировых морских издательств. Основатель известного портала морских новостей BairdMaritime.com, журналов Work Boat World, Fishing Boat World, Ship World, Ausmarine и Commercial Mariner, а также ведущих судовых брокерских платформ WorkBoatWorld.com и ShipWorld.com.

Завод-строитель — Невский судостроительно-судоремонтный завод, генеральный директор — Евгений Кузнецов. Заказчик — АО «Сахалинлизингфлот». Концепт и проектная документация судна в постройке проекта PV22 разработаны Морским Инженерным Бюро.

Напомним, судно предназначено для перевозки 146 пассажиров в каютном размещении, генеральных грузов, контейнеров (в т.ч. рефрижераторных) и автомобилей между островом Сахалин и Курильскими островами и оборудовано грузо-

вым краном с возможностью выполнять грузовые операции на необорудованном берегу.

Новый концепт проекта PV22 имеет улучшенную ледопроницаемость, так как он был выполнен на базе арктического спасателя проекта MPSV07, улучшенные маневренные качества по сравнению с существующими судами за счет подруливающего устройства и двух винтов. Объем трюма — 895 куб. м (против 208–215 куб. м. на существующих судах). Судно имеет возможность перевозки

24 контейнеров, в том числе 8 рефрижераторных и 6 легковых автомобилей на палубе. Резервирование движения обеспечено за счет двухвальной двухдвигательной установки. Имеются каюты для людей с ограниченными физическими возможностями.

Длина наибольшая — 75,00 м.
Длина расчетная — 69,72 м.
Ширина габаритная — 16,00 м.
Ширина расчетная — 15,50 м.
Высота борта — 6,70 м.

В КРУИЗ ПО КОНЦЕПЦИИ

Правительство России утвердило Концепцию развития круизного туризма в России до 2024 года. На пути ее реализации, впрочем, стоит ряд проблем, среди которых выделяются необходимость обновления и строительства флота и снятие избыточных требований к инфраструктуре.

Круизная отрасль в России в последние годы, с учетом пандемии, развивалась в целом неплохо: модернизировались теплоходы, строились новые, появлялись новые маршруты, в том числе экспедиционные.

Действительно, как рассказал «Водному транспорту» генеральный директор компании «Инфофлот», занимающейся реализацией и продвижением круизов, Андрей Михайловский, в последние два-три года наблю-

дается всплеск интереса россиян к круизному отдыху.

«Сейчас на подъеме всплеск интереса к любым круизам: внутрироссийским, речным, морским, хотя он и сдерживается пандемией. Для этого, конечно, нужны деньги, финансирование на запуск маршрутов, их раскрутку, создание инфраструктуры», — говорит Андрей Михайловский. По его словам, усилия должны прилагать и местные власти, которым необходимо работать

над повышением туристической привлекательности своих территорий.

Если говорить о круизах в отдаленные регионы Севера и Дальнего Востока, а также экспедиционных рейсах, то, по мнению эксперта, интерес к ним был всегда, но не было предложения. Теперь такое предложение появляется, и круизные компании активно осваивают эту нишу.

«Действительно, сейчас ходит круизное судно по Енисею, в сле-

дующем году стартует круизное движение на Оби и Иртыше, на Байкале уже есть многодневные туры, на р. Лена тоже есть круизное судоходство. То есть появляются достойные предложения. Хотя надо понимать, что организация таких рейсов тяжела финансово, сезон сильно ограничен, но пока (и в прошлом году, и уже в этом) отмечается определенный ажиотаж в данном сегменте», — пояснил Андрей Михайловский.

В целом глава «Инфофлота» оценивает развитие круизного сегмента в последние годы положительно: «То, чего раньше не хватало круизам, — это их популяризации, и государство в этом было весьма успешным.

Окончание на стр. 2

«АРКТИКА»

КАРАВАН ИДЕТ НА ЗАПАД

Атомоход «Арктика» впервые проведет суда с востока на запад.

Главной универсальной атомной ледокол проекта 22220 «Арктика» взял под проводку теплоходы «Инженер Трубин» и «Полар Кинг». Впервые атомоход проекта 22220 примет участие в операции по проводке каравана судов с востока на запад. Традиционно в этом секторе Арктики проводки судов завершались в ноябре.

Проводка началась 9 февраля 2022 года из порта Певек. Содействие атомному ледоколу Росатомфлота окажет дизель-электрический ледокол «Капитан Драницын».

По словам первого заместителя генерального директора ФГУП «Атомфлот» Леонида Ирлицы, проводка каравана завершится у

западной кромки льдов Карского моря. С востока «Арктика» проведет суда через всю акваторию Северного морского пути.

В настоящее время в восточном районе Севморпути наблюдаются тяжелые ледовые условия. Толщина льда достигает местами двух метров.

Планируется, что к концу февраля «Арктика» завершит проводку каравана.

Универсальный атомный ледокол «Арктика» — головное судно проекта 22220, построенное на Балтийском заводе. Церемония его закладки состоялась в ноябре 2013 года, 16 июня 2016 года ледокол был спущен на воду, 21 октября 2020 года он был введен в эксплуатацию.



«Князь Владимир», фото с сайта компании «Черноморские круизы»

В КРУИЗ ПО КОНЦЕПЦИИ

Начало на стр. 1

Например, туристический кэшбэк для круизных туристов предоставляется на более привлекательных условиях, чем для туристов, путешествующих наземным транспортом. Рост привлекательности круизов приводит к увеличению числа людей, которым они нравятся и которые возвращаются, зовут своих друзей, тем самым повышая заполняемость рейсов. Полагаю, что к настоящему времени круизный сегмент достиг уже такого уровня, когда он может полноценно конкурировать с другими видами отдыха. Массовый приток новых клиентов наблюдается в последние два года, вырос как объем спроса, так и предложения».

Говоря о кэшбэках и влиянии пандемии, мы, со своей стороны, можем привести простой пример с круизным лайнером «Князь Владимир», чьи рейсы, проданные по программе кэшбэка от Ростуризма, отменялись из-за отсутствия санитарного свидетельства. При этом маршрут круиза пользовался высокой популярностью среди туристов. Остается лишь надеяться, что лайнер сможет работать в сезон 2022 года.

Помимо прочего, Концепция развития круизного туризма в России обозначает необходимость открытия новых туристических направлений как для морских, так и для речных круизов. Это, в свою очередь, требует наличия соответствующего флота, отвечающего современным стандартам комфортности.

Как прокомментировал «Водному транспорту» заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов, главная проблема сейчас для круизного сегмента — это обновление и строительство флота.

«Главное — это обновление круизного флота, как речного, так и морского (которого у нас почти нет). По нашему мнению, для этого необходимо увеличение утилизационного гранта с 15% хотя бы до 30% с целью снижения стоимости судна. С учетом короткого сезона навигации для речных судов и высокой стоимости новых их строительство ока-

зывается неподъемной ношей для бизнеса», — говорит Константин Анисимов.

Замглавы Росморречфлота пояснил, что из работающих 100 круизных судов возраст порядка 40 из них превышает 60 лет, и срок их службы вряд ли можно будет продлить более чем еще на десять лет.

«Это теплоходы, которые строились в 50-е годы прошлого века, проектов 588, 2637, 305... Они уже прошли несколько модернизаций, у них высокий уровень износа корпусов, достигнуты пределы работы главных двигателей. Какие-то судовладельцы сумеют их поддерживать в этом состоянии, но это становится все менее и менее рентабельно. Они устарели и морально: маленькие каюты и пространства, отсутствует приточно-вытяжная вентиляция и т.д. Динамика списания этих судов и вывода их из эксплуатации достаточно высокая, они постепенно уходят», — пояснил Константин Анисимов.

но активно.

Отметим в этой связи, что утвержденная Концепция говорит о мерах господдержки строительства нового флота довольно абстрактно, а речи о повышении размера утилизационного гранта пока не идет. Документ ограничивается лишь указанием на необходимость продления программы льготного лизинга круизных судов на внутренних водных путях и самого механизма судового утилизационного гранта.

От себя также добавим, что если говорить о такой инфраструктуре, как пассажирские вокзалы, то здесь существует проблема избыточных требований к их оборудованию в целях обеспечения транспортной безопасности, что увеличивает стоимость их создания и содержания при том, что пассажиропоток на данных объектах невелик и несопоставим с пассажиропотоком на городском общественном транспорте. О том, как будет решаться эта проблема, в Концепции также нет ясных



Фото предоставлено пресс-службой ФГУП «Атомфлот»

«СИБИРЬ»

ПО ЕНИСЕЮ ДО ДУДИНКИ

Атомный ледокол «Сибирь» выполнил первую проводку судов в акватории реки Енисей.

Первый серийный универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Сибирь» в акватории порта Дудинка завершил проводку теплохода «Терский берег». Это первый рабочий рейс атомохода с момента ввода в эксплуатацию.

Как отметил первый заместитель генерального директора — директор по судостроению ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица, впервые атомный ледокол проекта 22220 зашел в Енисейский залив и отработал в реке на малых глубинах.

«Судно подтвердило способность одинаково эффективно действовать на открытых морских участках и на мелководье. В Енисейском заливе толщина льда доходила до полутора метров, что

не помешало атомному ледоколу обеспечить коммерческую скорость проводки», — сказал он.

Атомный ледокол «Сибирь» взял под проводку суда «Турухан» и «Терский берег» в Баренцевом море. Теплоходы следовали в порт Дудинка. При входе в Енисейский залив атомоход оставил «Турухан», а теплоход «Терский берег» повел в устье реки Енисей.

Как сообщалось ранее, Государственный флаг Российской Федерации на первом серийном универсальном атомном ледоколе проекта 22220 «Сибирь» был поднят 25 января 2022 года в Мурманске.

В тот же день атомоход вышел в первый рейс на трассы Северного морского пути.



Фото предоставлено ФГУП «Атомфлот»



«Мустай Карим», фото с сайта компании «ВодоходЪ»

Еще порядка 50 судов были построены в 70–80-е годы, и срок их службы, с учетом модернизации, может составить еще десятки лет. Тем не менее, упомянутые возрастные 40 судов осуществляют более короткие рейсы и, соответственно, перевозят больший объем пассажиров, поэтому проблема обновления флота стоит крайне остро.

Говоря об инфраструктурных ограничениях, Константин Анисимов отметил, что в этой части существенных проблем нет: «узкие места» на внутренних водных путях будут ликвидированы к 2025 году, а причальная инфраструктура развивается достаточ-

указаний, зато содержится абзац, гласящий, что «безусловным приоритетом развития круизного туризма является обеспечение безопасности туристов, которое должно осуществляться с учетом требований к обеспечению обороны страны и безопасности государства».

Подводя итог, скажем, что, на наш взгляд, утвержденная Концепция, хотя и ставит амбициозные задачи, мало раскрывает пути решения имеющихся проблем. Будем надеяться, что предложения профильных ведомств и бизнес-сообщества найдут свое отражение уже в «дорожной карте» по реализации данной Концепции.

ИНФРАСТРУКТУРА

ФИНАНСИРУЮТ ИЗ ГОСБЮДЖЕТА

На возобновление строительства Красногорского гидроузла на Иртыше будет направлено более 4 млрд руб.

Правительство приняло решение о выделении финансирования на строительство Красногорского гидроузла в городе Омске, сообщила заместитель председателя Правительства РФ Виктория Абрамченко. Всего будет направлено более 4 млрд руб. на реализацию первого этапа строительства в 2022–2024 годах. Распоряжение о выделении финансирования подписал председатель правительства Михаил Мишустин, сообщила пресс-служба Правительства России.

Ранее в ходе рабочей поездки в Омск Виктория Абрамченко убедила в необходимости сроч-

ного завершения строительства объекта.

Как отметила вице-премьер, гидроузел жизненно важен для водоснабжения Омска и восстановления судоходства по реке Иртыш. «Уровень воды в главной водной артерии области стабильно снижается и уже достиг критической отметки. Сооружение гидроузла позволит скорректировать последствия природных и антропогенных изменений и обеспечить необходимые условия для водозабора и судоходства. Такие инфраструктурные проекты, от которых зависит качество жизни людей, благополучие города и бесперебойная

работа транспортного комплекса, конечно, приоритетны для правительства. Поэтому принято решение выделить бюджетное финансирование на возобновление строительных работ», — сказала Виктория Абрамченко.

Снижение уровня воды в Иртыше наблюдается не одно десятилетие. Сказывается изменение климата, который становится более засушливым, а также большой объем потребления воды в соседних странах — Китае и Казахстане.

Для решения «водного вопроса» еще в 2011 году под Омском в районе Красная Горка началось строительство гидроузла. Объект должен был быть закончен в 2016 году, однако строительство было приостановлено из-за отсутствия финансирования. На сегодняшний день строительная готовность объекта оценивается в 53%. На его содержание Омская область ежегодно тратит около 50 млн руб.

Возобновление проекта предполагает строительство в два этапа. На реализацию первого этапа (2022–2024 годы) будет выделено более 4 млрд руб. Плотина длиной почти 700 метров позволит гарантированно удерживать воду на необходимом уровне даже при возможном увеличении отбора иртышской воды в соседних странах.



Фото с сайта Правительства России

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

КЛЮЧ К КРУГЛОГОДИЧНОЙ НАВИГАЦИИ ПО СМП

Росатомфлот создаст единую платформу цифровых сервисов Северного морского пути.

ФГУП «Атомфлот» заключило договор на создание Единой платформы цифровых сервисов Северного морского пути (ЕПЦС СМП). Исполнителем работ выступает АО «Гринатом».

«Цифровизация Северного морского пути является ключевым этапом в подготовке к переходу на круглогодичную навигацию в акватории Северного морского пути», — сказал первый заместитель генерального директора — директор по судоходству ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. — Данная платформа сделает судоходство в Арктике более безопасным, прогнозируемым и привлекательным. Подобного продукта нет не только в России, но и за рубежом».

Реализация платформы предусматривает внедрение различных цифровых сервисов. Они создадут уникальную возможность синхронизации логистических операций и диспетчеризации флота. Система позволит обслуживать до 1500 уникальных пользователей, которые получают доступ к цифровым сервисам различного функционального назначения. Оперативно будет предоставляться информация о навигационной, гидрометеорологической, ледовой,

экологической обстановке в акватории Северного морского пути.

Создание ЕПЦС СМП — это один из элементов Единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Госкорпорация «Росатом» определена Правительством Российской Федерации ответственным исполнителем этой задачи.

Согласно условиям контракта работы по созданию ЕПЦС СМП должны быть завершены в первом квартале 2024 года. ЕПЦС СМП станет центральным элементом цифровой экосистемы Северного морского пути. Разработка цифровой экосистемы СМП осуществляется в рамках инициативы социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года «Круглогодичный Северный морской путь», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации.

«Начало проектирования Единой платформы цифровых сервисов станет существенным шагом

на пути к цифровой трансформации российской Арктики благодаря использованию современных российских ИТ-решений. Платформа будет контролировать многие параметры, определяющие логистику судов, и должна обеспечить высокую доступность цифровых сервисов и их стабильную работу в круглосуточном режиме. Северный морской путь обладает огромным потенциалом, который еще не раскрыт в полной мере. Поэтому в течение ближайших трех лет Госкорпорация «Росатом» и ее организации превратят его в одну из наиболее удобных и безопасных транспортных магистралей, оснащенных передовыми цифровыми сервисами», — подчеркнул директор по информационным технологиям ГК «Росатом» Евгений Абакумов.

Госкорпорация «Росатом» наделена функциями инфраструктурного оператора Северного морского пути и отвечает за организацию судоходства на СМП, строительство инфраструктурных объектов, навигационно-гидрографическое обеспечение и систему безопасности мореплавания в тяжелых арктических условиях.

ПОРТАЛ «МОРСКОЙ ПОРТ»

НА ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ

Росморречфлот и администрации морских и речных портов перейдут на систему электронного документооборота.

Правительство России поручило госорганам отказаться от бумажного документооборота в морских и речных портах и использовать специальную электронную систему «Портал «Морской порт»». Об этом говорится в материалах высшего исполнительного органа госвласти. Распоряжение подписано руководителем Правительства РФ Михаилом Мишустинным.

Система электронного документооборота «Портал «Морской порт»» должна объединить информацию о лицах, транспортных средствах, грузах и товарах, которые пересекают российскую границу в морских или речных портах.

Главными целями, на реализацию которых направлен документ, является отказ от оборота бумажных документов, упрощение процессов перемещения людей и товаров, контроля за перевозками, повышение качества портовых

услуг и сокращение времени пребывания грузов в порту.

Правительство поручило обеспечить использование системы «Портал «Морской порт»» государственными контрольными органами — Федеральной таможенной службой (ФТС), ФСБ, Россельхознадзору, Роспотребнадзору, Росморречфлоту, а также администрациям морских и речных портов.

В распоряжении описаны способы взаимодействия между государственными органами при использовании системы «Портал «Морской порт»». В том числе подключение к внешней подсистеме портала «Морской порт», для которого необходимо только рабочее место с выходом в интернет. Чтобы оформить такое подключение, необходимо направить заявку в ФТС.

Комплекс программных средств «Портал «Морской порт»» был запущен в опытную эксплуатацию в конце 2015 года.

РС

НА ПУТИ К ДЕКАРБОНИЗАЦИИ СУДОХОДСТВА

РС предоставит услуги по рассмотрению расчетов по энергоэффективности судов.

Российский морской регистр судоходства оказывает услуги по рассмотрению технического файла по ЕЕХИ, судового руководства по ограничению мощности, обновленного Плана SEEMP и определению рейтинга углеродной интенсивности в соответствии с пересмотренным Приложением VI МК МАРПОЛ.

Резолюцией МЕРС.328(76) на 76-й сессии Комитета по защите морской среды приняты Поправки к Приложению VI Международной конвенции МАРПОЛ в отношении технических и эксплуатационных мер, направленных на декарбонизацию международного судоходства. Поправки вступают в силу 1 ноября 2022 года.

Технические меры включают требование по расчету коэффициента энергоэффективности для существующих судов (ЕЕХИ) конкретных типов валовой вместимостью 400 и более, совершающих международные рейсы. Если достигнутый ЕЕХИ больше требуемого ЕЕХИ, то судовладельцу необходимо предпринять меры по повышению энергоэффективности судна. Такими мерами могут быть ограничение мощности главного двигателя или применимые к судну энергосберегающие технологии.

Освидетельствование судна на соответствие ЕЕХИ должно быть проведено при первом периодическом или первоначальном освидетельствовании начиная с 1 января 2023 года. При положительных результатах выдается новое международное свидетельство об энергоэффективности судна.

Эксплуатационные меры реализованы через рейтинговую схе-

му применения коэффициента углеродной интенсивности (СИ) и усовершенствованный План управления энергоэффективностью (SEEMP), который учитывает фактическое потребление топлива и пройденное расстояние на судах конкретных типов валовой вместимостью 5000 и более, совершающих международные рейсы. Не позднее 1 января 2023 года на борту таких судов должен быть доработанный SEEMP.

На основании полученных данных по расходу топлива необходимо определить достигнутый судном СИ за календарный год, начиная с 2023 года, и сравнить его с требуемым годовым эксплуатационным СИ.

Услуги РС включают: рассмотрение Технического файла ЕЕХИ; рассмотрение Судового руководства по ограничению мощности; освидетельствование судна с заменой Международного свидетельства об энергоэффективности; рассмотрение SEEMP на соответствие новым требованиям МК МАРПОЛ; определение СИ и выдача соответствующего удостоверения.

Как отметил генеральный директор РС Константин Пальников, «уже сегодня мы можем очертить будущие контуры международного морского судоходства: более экологичного и энергоэффективного. Переход к новым стандартам стимулируют, в первую очередь, международные и национальные нормотворческие инициативы. РС как классификационное общество продолжит оказывать поддержку судовладельцам по выполнению всех применимых международных требований».

ЮЦСС



Фото с сайта Кремля

«КРАСНЫЕ БАРРИКАДЫ»

Портфель заказов судостроительных предприятий Астраханской области составляет 50 млрд руб.

Портфель заказов по судостроительной отрасли Астраханской области составляет 50 млрд руб., заявил губернатор региона Игорь Бабушкин президенту РФ Владимиру Путину во время рабочей встречи. Об этом сообщила пресс-служба Кремля.

Губернатор поблагодарил Владимира Путина за личное участие и принятие решения о стабилизации ситуации на заводе «Красные Баррикады». «Вы помните, вам пришлось вмешиваться, тогда два года предприятие стояло, мы вынуждены были уволить две тысячи сотрудников. На сегодняшний день с ними произведен полный расчет. Предприятие сегодня полноценно работает, на нем работает 1140 сотрудников — это те, которые разъехались по разным регионам, сегодня вернулись домой к своим семьям. И портфель заказов на предприятии составляет девять миллиардов рублей», — сказал он.

Игорь Бабушкин отметил, что Южный центр Объединенной

судостроительной корпорации в настоящее время полноценно работает по направлению наполнения заказами и выполнения этих заказов.

Говоря о сотрудничестве с соседними прикаспийскими странами, губернатор Астраханской области подчеркнул, что «очень большой интерес у соседей вызывает организация круизного сообщения по Каспию» — через Астрахань, Атырау, Туркменбаши, Баку.

«Если говорить о судостроении, наших соседей интересует размещение заказов на наших судостроительных верфях. Так, мы сейчас уже делаем земснаряды для Казахстана, с Азербайджаном мы обсуждаем перспективу строительства на наших верфях двух сухогрузов и двух танкеров, и Туркменистан сегодня интересует вспомогательный флот для шельфовых месторождений», — отметил Игорь Бабушкин.

ПЛАНИРУЮТ ПРИВЛЕЧЬ БОЛЬШЕ ЗАКАЗОВ

Завод «Красные Баррикады» планирует строить суда для Ирана и Туркмении и модернизировать производственные мощности.

Производственная площадка в 2022 году планирует привлечение новых крупных заказов, в том числе по строительству судов для Ирана и Туркменистана с модернизацией существующих производственных мощностей. Об этом, по информации ТАСС, сообщил журналистам начальник отдела маркетинга Южного центра судостроения и судоремонта Владислав Добренков.

«В 2022 году планируется привлечение достаточно большого количества заказов, сейчас они находятся в проработке, совместно с ОСК прорабатывается вопрос строительства судов для Ирана и Туркменистана. Помимо этого, планируется модернизация производственных мощностей, увеличение производительности за счет включения новых линий с установкой дополнительного оборудования», — сообщил Добренков.

Он также добавил, что в 2021 году на площадке завода АСПО (также входит в Южный центр) прошли испытания танкера-химовоза, а также завершено строительство для ПАО «Газпром» частей опорного основания ледостойкой стационарной платформы ЛСП «А» месторождения «Каменномыское море» с транспортировкой в Калининград для последующей сборки.

Сейчас предприятие ведет строительство вспомогательного бурового комплекса и энергетического комплекса платформы ЛСП «А». Именно данный проект, предназначенный для добычи газа в условиях Крайнего Севера, реализуемый сегодня, по словам руководителя проекта ЛСП «А» ЮЦСС Алексея Шапошникова, стал самым знаковым по масштабности за всю историю Южного центра судостроения и завода «Красные Баррикады» в частности.

НИС

ОБНОВЛЕНИЕ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ФЛОТА

Михаил Мишустин подписал распоряжение о выделении в ближайшие четыре года 23 млрд руб. на строительство исследовательского крупнотоннажного судна.

Правительство Российской Федерации в ближайшие четыре года направит более 23 млрд руб. на строительство крупнотоннажного научно-исследовательского судна, из них 900 млн руб. поступит в 2022 году. Такое распоряжение, как сообщает пресс-служба высшего исполнительного органа госвласти, подписал руководитель правительства Михаил Мишустин.

Мощность нового судна составит более 13,9 МВт. С его помощью ученые смогут проводить широкий спектр исследований в Мировом океане. Это в том числе позволит

расширить ресурсную базу российского рыболовства и обеспечить потребности добывающих компаний.

Завершить строительство планируется в 2025 году, ввод в эксплуатацию намечен на 2026 год.

Субсидии будут направлены заказчику строительства судна — Всероссийскому научно-исследовательскому институту рыбного хозяйства и океанографии, подведомственному Росрыболовству.

Работа по обновлению российского научно-исследовательского флота ведется по поручению пре-

зидента. В 2020 году правительство направило порядка 28 млрд руб. на создание двух новых научно-исследовательских судов неограниченного района плавания. Их строительство планируется завершить в течение трех лет.

«Такие современные исследовательские суда значительно повысят конкурентоспособность отечественного научного флота, улучшат условия работы наших ученых и обеспечат дополнительную загрузку российских судостроительных верфей», — отметил Михаил Мишустин на совещании с вице-премьерами.

УВЕЛИЧИТЬ СРОК СЛУЖБЫ

На модернизацию НИС «Петр Котцов» правительство выделило более 470 млн руб.

Правительство Российской Федерации выделило более 470 млн руб. на замену энергетического оборудования исследовательского судна «Петр Котцов», которое занимается навигационно-гидрографическим обеспечением судоходства в районе Северного морского пути. Об этом говорится в материалах Правительства РФ.

Инвестиционный проект технического перевооружения судна, построенного в 1991 году, включает замену двух старых вспомогательных дизель-генераторов на новые агрегаты с аналогичной мощностью. Для этого в 2022 году из федерального бюджета будет выделено около 212 млн руб., в 2023 году — более 258 млн.

Реализация проекта, как отмечается в сообщении, позволит увеличить срок службы судна минимум на 15 лет и значительно снизить эксплуатационные расходы.

Документ подготовлен в рамках реализации федерального проекта «Северный морской путь», который стал частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Как сообщалось ранее, ФГУП «Гидрографическое предприятие», входящее в состав ГК «Росатом», в конце декабря 2020 года завершило разработку проекта модернизации НИС «Петр Котцов». Разработчиком проектно-конструкторской документации выступила российская проектная компания АО «Нордик Инжиниринг».



Фото с сайта ФГУП «Гидрографическое предприятие»

Исследовательское судно «Петр Котцов» предназначено для производства комплексных гидрографических исследований и обслуживания средств навигационного оборудования на акватории портов и подходных каналов к портам, установки и обслуживания плавучих СНО и береговых объектов СНО и РТСНО специалистов, необходимого снабжения и имущества, а также других мероприятий и работ для гидрографического обеспечения, безопасности мореплавания в акватории Северного морского пути.

Класс КМ (*) [1] AUT2 special purpose ship, длина габаритная — 64,9 м, длина расчетная — 60,0 м, ширина — 12,92 м, высота борта — 6,30 м, осадка — 3,95 м, скорость — 13,7 уз.

ЛИЗИНГ

ПОРТФЕЛЬ ДЛЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

«Машпромлизинг» в 2021 году заключил договоры лизинга на 41 пассажирское судно.

Лизинговый портфель АО «Машпромлизинг» в 2021 году составил более 40 млрд руб. с объемом нового бизнеса около 13,6 млрд руб. Как сообщила пресс-служба компании, в 2021 году заключен 71 договор лизинга, в том числе на 41 пассажирское судно, в общей сумме более 11 млрд руб.

АО «Машпромлизинг» участвует в программах Российской Федерации по государственной поддержке судостроительной отрасли и обновлению флота. В связи с чем в 2021 году были внесены в уставный капитал компании бюджетные средства в размере 6,4 млрд руб. для реализации проектов лизинга пассажирских судов. Учитывая необходимость повышения эффективности использования бюджетных средств

в проектах, совместно с коммерческим финансированием АО «Машпромлизинг» направит в судостроительную отрасль России около 8 млрд руб.

Компания активно вела работу с регионами Российской Федерации по изучению их потребностей и подготовке предложений на строительство и лизинг морских и речных судов. Результатом этой работы стало заключение контрактов на поставку и лизинг пассажирских судов в Республику Саха (Якутия), Ханты-Мансийский автономный округ, Архангельскую и Псковскую области.

При этом уже в 2021 году были поставлены два судна на подводных крыльях «Валдай-45Р» в Республику Саха (Якутия), одно судно на подводных крыльях «Метеор-120М» — в Ханты-Мансийский

автономный округ, две аэролодки — в Архангельскую область.

По условиям заключенных контрактов в 2022–2024 годах планируется поставка еще трех судов типа «Метеор» в Ханты-Мансийский автономный округ, четырех судов ледового класса — в Архангельскую область.

В 2021 году АО «Машпромлизинг» положило начало строительству нескольких серий инновационных пассажирских судов на электроходе для группы компаний «ВодоходЪ» — законтрактовано 20 таких судов различного назначения и различных характеристик. Из них: на предприятии «Эмпериум» — пять скоростных судов «Eco cruiser» и 14 прогулочных судов «Eco bus», на предприятии «Паритет-Центр» — один скоростной катамаран «LOOKER 1100H».



ОНЕЖСКИЙ ССЗ

ВКЛЮЧАЯ РОБОТИЗАЦИЮ И АВТОМАТИЗАЦИЮ

На модернизацию Онежского ССЗ из федерального бюджета выделены инвестиции свыше 5 млрд руб.

На Онежском судостроительно-судоремонтном заводе в Петрозаводске состоялась церемония, посвященная началу строительства объектов глубокой модернизации предприятия. Секретарь Совета безопасности РФ Николай Патрушев, глава Республики Карелия Артур Парфенчиков и директор АО «ОССЗ» Владимир Майзус в рамках мероприятия осуществили закладку памятной капсулы, внутри которой на электронном носителе помещена цифровая 3D-модель завода после его модернизации.

Проект глубокой модернизации АО «ОССЗ» предполагает внедрение цифрового сопровождения строительства судов, роботизации и автоматизации процессов производства. Также проектом предусмотрено увеличение произ-

водительности труда не менее чем в два раза и количества построенных судов с 3 до 10 ежегодно.

В рамках проекта запланировано строительство новых объектов (блок корпусных цехов, контрольно-пропускной пункт, центр обработки данных, станция газификации, очистные сооружения) и реконструкция существующего стапеля. В части цифровизации предстоит внедрить интегрированную информационную систему цифрового производства, которая должна обеспечивать цифровое управление предприятием в целом и эффективную работу его основных производственных мощностей с использованием современных управленческих и информационных технологий, адаптированных для судостроения.

Проект разработан Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом (СПбМТУ) совместно с АО «Центр технологии судостроения и судоремонта». Работы по проектированию профинансированы ФГУП «Росморпорт».

В июне 2021 года проект успешно прошел государственную экспертизу. Постановлением Правительства Российской Федерации из федерального бюджета были выделены инвестиции на его реализацию в объеме свыше 5 млрд руб. в течение 2021–2024 годов.

Генеральным подрядчиком на проведение строительно-монтажных работ по объектам модернизации определена публично-правовая компания «Военно-строительная компания», с которой уже заключен договор на проведение строительно-монтажных работ.

ЧЕРЕПОВЕЦКИЙ СУДЗАВОД

ИЗ «РОДНОЙ» СТАЛИ

Череповецкий судостроительный завод планирует ежегодно строить до 30 современных судов класса «река-море».

Череповецкий судостроительный завод в 2022 году построит пять барж «река-море». Перспективы развития судостроения обсудили на встрече начальник Департамента экономического развития Вологодской области Евгений Климанов совместно с директором АНО «Агентство городского развития» Оксаной Андреевой и исполнительным директором Череповецкого судостроительного завода Иваном Шмойловым.

Отмечено, что новые суда уникальны тем, что легче и маневреннее. Конструктив выполнен с пластиковыми крышками. Проект выполнен по международным стандартам.

Для строительства одной баржи требуется 8 тонн пластика и

150 тонн металла, который поставляется «Северсталь». На судах можно перевозить все, вплоть до опасных грузов.

Для того чтобы выполнить условия контракта, на Череповецком судостроительном заводе вовсю кипит работа. Построены три дополнительные крытые площадки для сбора секций барж.

На встрече отметили, что череповецкие судостроители справятся с поставленной задачей, поскольку город имеет вековые традиции судостроения.

По словам Оксаны Андреевой, инвестора в регион привлекли четыре фактора. Во-первых, Череповец выгодно расположен в системе Волго-Балтийского водного пути, являясь круп-

ным транспортным узлом. Во-вторых, инвестор получил региональные и федеральные налоговые льготы — Череповецкий судостроительный завод внесен в реестр резидентов территории опережающего социально-экономического развития. В-третьих, помогло инвестиционное законодательство Вологодской области: не было бюрократических препон с предоставлением места для строительства завода. Наконец, основной материал для производства судов — череповецкая сталь, отвечающая всем требованиям Российского речного регистра.

Напомним, на новом предприятии — Череповецком судостроительном заводе — в мае 2021 года открылся первый цех. В тот же день был заложен киль первой баржи.

Объем инвестиций в создание предприятия составил 200 млн руб.

СССРЗ

УДВОИЛИ ВЫРУЧКУ

Самусьский ССРЗ в 2021 году заключил рекордный контракт на 2 млрд руб.

Самусьский судостроительно-судоремонтный завод в 2021 году увеличил выручку в два раза в сравнении с годом ранее, оборот составил 620 млн руб. В 2022 году, по информации РИА Томск, цитирующего директора завода Николая Вдовенко, прогнозируется увеличение выручки до 800 млн — 1 млрд руб.

Самусьский ССРЗ в 2021 году взялся за изготовление 10 морских барж для принадлежащего «Норникелю» Енисейского речного пароходства. Для предприятия сумма контракта — 2 млрд руб. — стала рекордной. В 2022 году завод планирует спустить на воду три морские баржи.

«Выручка в 2021 году по сравнению с 2020 годом выросла в два раза и составила 620 миллионов рублей. Она является рекордной — стоимость металлопрокатакратно выросла, плюс увеличилась загрузка производства», — рассказал Николай Вдовенко.

Параллельно с изготовлением барж Самусьский ССРЗ выполняет другие контракты. В мае 2022 года на воду планируют спустить два теплохода «река-море» для ФБУ «Администрация Енисейского бассейна водных путей». Сумма контракта — 205 млн руб. В настоящий момент готовы корпуса теплоходов. Длина каждого судна — 34 метра.

После спуска судов на воду пусконаладочные работы продлятся

до июля. После вскрытия льда и открытия перехода между Обской губой и Енисейским заливом корабли отбуксируют в Дудинку — самый северный международный морской порт России.

ООО «Самусьский судостроительно-судоремонтный завод» расположено в поселке Самусь Томской области, на правом берегу реки Томь в 42 км ниже города Томска. Завод основан в 1879 году.

За время существования Самусьский судостроительно-судоремонтный завод построил 333 теплохода разных видов и модификаций: катера и яхты, баржи и паромы, понтоны и плавучие краны, грузовые, пассажирские и очистные суда для речного флота.

СВП



Фото предоставлено пресс-службой ООО «ВодоходЪ»

ПО СНЕГУ, ВОДЕ И ЛЬДУ

Самое крупное в своем классе судно на воздушной подушке «Бирюса» прошло испытания.

На реке Свирь, в районе города Подпорожье, успешно прошли испытания нового пассажирского судна на воздушной подушке «Бирюса». Судно в настоящее время является самым большим в России в классе СВП.

Судно плавно и с хорошей амортизацией двигается и по снегу, и по воде, и по льду. На

снежном покрове толщиной 3–5 см судно развивает скорость до 75 км/час. Также СВП «Бирюса» без проблем преодолевает снежный наст до 1 метра.

СВП «Бирюса» построено на судовой верфи «Парма» в Ленинградской области по индивидуальному заказу компании «ВодоходЪ» для круглогодичной работы с туристами на озере Байкал.

ПРОМЕРНОЕ СУДНО

ДЛЯ РАБОТЫ НА МЕЛКОВОДЬЕ

Самарский судостроительный и судоремонтный завод «Нефтефлот» заложил промерное судно «Анатолий Шилев».

Промерное судно класса «О2,0 (лед 20) А» проекта RDB 66.62, заложенное на Самарском судостроительном и судоремонтном заводе «Нефтефлот», назовут «Анатолий Шилев».

Проект выполнен Ростовским центральным проектно-конструкторским бюро «Стапель» (РЦПКБ «Стапель»).

Как сообщалось ранее, ЗАО «Нефтефлот» в ноябре 2020 года заключило контракт на строительство восьми промерных судов проекта RDB 66.62. Цена контракта составляет 1 млрд 236 млн 744 руб.

Промерное судно предназначено для выполнения промерных, полевых и изыскательских работ с размещением на борту рулевой изыскательской партии и контроля состояния судового хода на внутренних водных путях и акваториях портов.

Судно этого типа способно выполнять съемочные и промерные работы на мелководных участках с

использованием автоматизированного промерно-изыскательского комплекса на базе многолучевого эхолота и мелкосидящего промерного катера, входящего в комплектацию судна.

Промерное судно будет оснащено современным автоматизированным гидрографическим (промерным) комплексом, предназначенным для выполнения промерных работ при проведении гидрографических изысканий.

Преимуществами данного промерного комплекса является 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.



Фото предоставлено ЗАО «Нефтефлот»

Основные характеристики: длина габаритная — 24,31 м; ширина габаритная — 5,76 м; высота габаритная — 13,4 м; осадка — 0,93 м; мощность главного двигателя — 295 кВт; скорость — 18 км/ч; экипаж и изыскательский персонал — 7 чел.

РЕКОНСТРУКЦИЯ



Фото с сайта Южного речного вокзала

С ОБНОВЛЕННОГО ВОКЗАЛА — И В ПЕРМЬ!

В Москве планируют завершить реконструкцию Южного речного вокзала в 2022 году.

Южный речной вокзал работает в 2022 году. Он станет не только полноценным транспортным узлом, но и современным общественным пространством.

«К осени мы планируем завершить первый этап работ — реконструкцию вокзала, благоустройство прилегающей к нему территории и набережной. После ввода коммерческой застройки рядом с вокзалом к 2023 году будет благоустроена оставшаяся территория. В будущем Южный речной вокзал станет не только удобным транспортным узлом, но и современным общественным пространством. Здесь будут функционировать зоны для выставок и кафе с панорамным видом, смогут отдыхать горожане и пассажиры речного порта», — отметил мэр Сергей Собянин на своей странице в «ВКонтакте».

Рядом с вокзалом строят галерею современного искусства, также там появятся офисы, торговые объекты и рестораны. Полностью закончить работы планируют к Дню города (11 сентября 2022 года).

После обновления с вокзала можно будет отправиться в Нижний Новгород, Калязин или Коломну. В перспективе планируют открыть маршруты от Москвы до Ярославля и даже до Перми. Кроме того, можно будет совершить речную прогулку по центру столицы.

Запланировано обновить не только здание вокзала, но и причалы. Будут устроены новые зоны отдыха, открыты летние кафе с видом на реку, велодорожки. Рядом планируется возведение галереи

современного искусства, офисных центров, ресторанов, объектов торговли.

Сейчас проводятся работы по реконструкции набережных (Новинки и Марка Шагала). По плану будут построены аттракционы на воде, сад водных растений, парк, откроется точка, предоставляющая напрокат водный транспорт, спа-комплекс. Скоро начнется возведение через затон Новинки двух пешеходных мостов.

Этим летом от Южного вокзала круизные теплоходы пяти компаний смогут отправиться в Новгород, Касимов, Коломну, Муром, Рязань. После полного окончания работ отсюда смогут отправляться теплоходы в Волгоград, Ярославль, Пермь, появится возможность добраться даже до Черного моря. По центру столицы будут совершаться прогулки на банкетных теплоходах.

Южный речной вокзал построили в 1932 году, изначально он находился в Кожуховской гавани. Его создавали одновременно с Северным речным вокзалом. В оформлении здания использовали ультрамарин для имитации южной ночи, купол выкрасили в глубокий черный цвет. Внутри были комнаты ожидания, гостиница, комната матери и ребенка.

В 1972-м вокзал перенесли в Нагатинский затон — деревянную постройку разобрали, вместо нее установили временный дебаркадер (специальную конструкцию для высадки и посадки пассажиров). Постоянное здание у вокзала появилось в 1985 году.

ПОДГОТОВКА К НАВИГАЦИИ

ПОДРЯДНЫМ СПОСОБОМ И СОБСТВЕННЫМИ СИЛАМИ

К навигации-2022 Канал имени Москвы отремонтирует 48 судов.

Канал имени Москвы в межнавигационный период проводит плановый судоремонт 38 ед. технического флота подрядным способом и 10 ед. флота с подъемом из воды собственными силами.

Все суда уже подняты на слиповое устройство (док, берег или баржу), установлены на стапель, произведена зачистка и дефектация корпусов и механизмов.

По филиалам распределение подлежащих ремонту судов подрядным

способом составляет: в Волжском РГС — 1 ед., Муромском РГС — 8 ед., Московском РГС — 3 ед., Тверском РГС — 4 ед., Рыбинском — 7 ед., Рязанском — 6 ед., Серпуховском — 7 ед., Тушинском РГС — 2 ед.

После окончания работ на сторонних предприятиях суда вернутся в свои филиалы и продолжат работу по обслуживанию судоходной обстановки и поддержанию заданных габаритов водных путей в Московском бассейне.

РЫБИНСКИЙ ШЛЮЗ

К 70-ЛЕТИЮ — С РОСТОМ!

Годовой грузопоток через Рыбинский шлюз за 2021 год составил 6,6 млн тонн.

Через Рыбинский шлюз, одно из важнейших судопропускных сооружений Волжского каскада гидроузлов, в 2021 году прошло 7279 судов, что на 16,5% больше, чем в навигацию 2020 года (6249 единиц флота). По сравнению с 2020 годом на 14% больше выполнено шлюзований.

Годовой грузопоток через Рыбинский шлюз в 2021 году составил 6,6 млн тонн. Через сооружение перевозится камень, щебень, песок, промсырье и нефть.

Через шлюз в 2021 году переправились 137 тыс. пассажиров. Это туристы, путешествующие на круизных теплоходах в Москву, Санкт-Петербург, Казань, Астрахань и Ростов-на-Дону. Увеличилось количество пассажирского флота, пропущенного через Рыбинский шлюз в навигацию 2021 года (1446 единиц) по сравнению с навигацией 2020 года (812 единиц).

Среднесуточная интенсивность работы Рыбинского шлюза за навигацию-2021 в среднем составляет 19 шлюзований с пропуском 35 единиц флота в сутки (при 17 шлюзованиях и 30 единицах флота в сутки за навигацию 2020 года).

Пик работы Рыбинского шлюза пришелся на 1975 год. Тогда за

9493 шлюзования было пропущено 22 142 единицы флота.

Рыбинский шлюз — двухниточный, состоит из двух камер № 11 и № 12, расположенных параллельно. Габариты камер шлюза составляют 283 м в длину, 30 м в ширину, 24,60 м в высоту и гарантированную глубину на пороге — 4 метра. Благодаря уникальной сложной водопроводной системе наполнения и опорожнения огромная камера Рыбинского шлюза объемом более 160 тыс. куб. м наполняется по галереям-питателям через донные отверстия за 8 минут.

В последнее десятилетие на Рыбинском шлюзе заменены двустворчатые ворота нижней головы, клапанные ворота верхней головы, ремонтные двустворчатые ворота, затворы водопроводных галерей, реконструированы причальные линии. Реконструкция камеры № 12 еще продолжается. Весь судопропуск на данный момент осуществляется через камеру № 11.

Рыбинский шлюз принят в постоянную эксплуатацию государственной комиссией 70 лет назад, 2 февраля 1952 года.

В состав сооружений Рыбинского шлюза, кроме шлюзовых камер, также входят причальные стенки, пять дамб, подходные каналы, автомобильно-железнодорожный мост, расположенный над нижней головой шлюза.

Строительство шлюза было начато в 1935 году, 17 мая 1941 года он введен во временную эксплуатацию. Из-за начавшейся войны он эксплуатировался почти 11 лет без завершения всех строительных работ.

Рыбинский шлюз расположен на реке Волге (в 2854 км от устья) в северной части города Рыбинска, входит в состав одной из групп Рыбинского гидроузла, который образует Рыбинское водохранилище — третье по площади в России и восьмое в мире.

Рыбинский шлюз имеет статус объекта культурного наследия.

70 лет назад в феврале 1952 года государственной комиссией принят в постоянную эксплуатацию Рыбинский шлюз. Сегодня это самый крупный судоходный шлюз Верхней Волги, входящий в состав Рыбинского района гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы».



Фото из Telegram-канала ФГБУ «Канал имени Москвы»

РЯЗАНСКИЙ РГС

С АВТОМАТИЗИРОВАННЫМ ГИДРОГРАФИЧЕСКИМ КОМПЛЕКСОМ

В Рязанском РГС обновляют обслуживающий флот.

Рязанский РГС принял ответственное хранение теплоход «Промерный-9». Судно построено в соответствии с госконтрактом по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФГБУ «Канал имени Москвы» в рамках выполнения мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры федерального проекта «Внутренние водные пути».

Рязанский РГС получил судно «Промерный-9» в рамках обновления обслуживающего флота.

Как сообщалось ранее, акт приемки построенного на АО «Костромской судомеханический

завод» (АО «КСМЗ») промерного судна класса «Р мс 1,2 А» проекта № 3330 был подписан 18 ноября 2021 года. Обстановочный теплоход получил название «Промерный-9».

Генеральный разработчик проекта — ЗАО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота».

Промерное судно оснащено современным автоматизированным гидрографическим (промерным) комплексом, предназначенным для

выполнения промерных работ и проведения гидрографических изысканий. Благодаря современным технологиям улучшится скорость и точность измерений. Появится возможность сплошной съемки дна акваторий (сканирование), возможность создания 3D-модели рельефа акваторий, расчета и контроля объемов дноуглубительных работ. Эти данные помогут составить актуальные электронные карты бассейна.

Характеристики судна: класс PPP 1.2 А; проект 3330; длина — 18,1 м; ширина — 3,3 м; осадка с полным запасом в рабочем положении — 0,45 м.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

ГЛАВНОЕ ВНИМАНИЕ —
ФЛОТУ ПАССАЖИРСКОМУ

На объектах транспортной инфраструктуры и судах ЕРП опасных инцидентов не зафиксировано.

Енисейское речное пароходство постоянно ведет работу, направленную на обеспечение транспортной безопасности. Главным результатом такой деятельности в 2021 году, считают в ЕРП, стало то, что актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, принадлежащих компании, не было допущено.

Особое внимание уделяется флоту, который используется для перевозок пассажиров. Это два несамостоятельных парома («Дивногорец» и «Паром-10») и работающие с ними буксиры-толкачи «Плотовод-717», «РТ-694», «БТП-605».

Для всех пяти судов были разработаны, утверждены и направлены в Росморречфлот паспорта обеспечения транспортной безопасности.

Для защиты грузопассажирских паромов пароходство заключило договор со специализированным предприятием. В рамках контроля его деятельности в течение 2021 года было проведено 57 проверок организации и несения службы на постах, две тренировки по оценке действий сотрудников в условиях возникновения террористической угрозы. Антитеррористические учения были проведены и для работников Енисейского пароходства — капитанов судов, задействованных на перевоз-

ках пассажиров, и сотрудников подразделений, отвечающих за транспортную безопасность. Также в соответствии с требованиями законодательства приобретено досмотровое оборудование — спектрометр ионной подвижности ИДД «Кербер-Т». Устройство позволяет обнаруживать взрывчатые вещества, наркотики и опасные химические агенты. Теперь с его помощью проверяют всех пассажиров и перевозимые на пароме автомобили.

Работники, деятельность которых связана с обеспечением транспортной безопасности субъектов транспортной инфраструктуры, прошли аттестацию в ФБУ «Служба морской безопасности».

«Обеспечение безопасности играет важную роль для стабильного функционирования всей транспортно-логистической цепочки по доставке грузов в районы Крайнего Севера. Снабжение «Норникеля» и других заказчиков, реализующих масштабные инвестиционные проекты на севере края, обеспечение населения труднодоступных территорий жизненно важными грузами — в решении таких задач риск недопустим. В 2022 году мы продолжим работу в данной сфере», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.



Фото предоставлено пресс-службой ООО «Норникель-ЕРП»

ПРОПОДГОТОВКА

ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ —
ЛЕГКО В НАВИГАЦИЮ

В ЕРП к предстоящей навигации проходят обучение около 90% сотрудников.

Открытие предстоящей навигации 1890 сотрудников Енисейского речного пароходства пройдут обучение, аттестацию, дипломирование, тренажерную подготовку и повысят квалификацию. Это на 250 человек больше, чем в прошлом году, и составляет около 90% от общей численности работников предприятия.

Основными направлениями обучения станут транспортная, экологическая и пожарная безопасность (в том числе для рабочих огнеопасных профессий); охрана труда и оказание первой медицинской помощи на судах речного флота; работа с опасными грузами на наливных судах; выполнение сварочных работ, дефектация корпусов судов и другие.

110 сотрудников плавающего состава, а именно капитаны, старшие помощники капитанов, механики, электромеханики, командир земснаряда и другие, пройдут обучение для подтверждения рабочего диплома либо повышения в должности. Предусмотрена так-

же тренажерная подготовка по электронной картографии и использованию судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях.

Более чем вдвое — до 80 человек — увеличится количество рядового и командного состава, подготовленного для работы в морских условиях. Это связано с тем, что Енисейское пароходство наращивает мощность морского флота: к навигации 2022 года в морской класс «М-ПР» будут переоборудованы пять судов.

Экипажи теплоходов, осуществляющих выход с внутренних водных путей в акватории морских портов и в прибрежное плавание, обучаются и подтверждают квалификацию в Каспийском институте морского и речного транспорта в Астрахани. Обучение предусматривает подготовку специалистов по безопасности, по спасательным шлюпкам и плотам, моряков, имеющих назначенные обязанности по охране, а также подготовку к борьбе с пожаром и по оказанию медицинской по-

мощи. По результатам обучения они получают сертификаты «Наставление по борьбе за живучесть судна».

Что касается обучения речников, работающих на внутренних водных путях, то оно организовано на базе Сибирского государственного университета водного транспорта и его филиала Красноярского института водного транспорта; Красноярского техникума транспорта и сервиса и его филиала в Подтесово; Учебного комбината Красноярского речного порта и ряда других учебно-образовательных учреждений.

Енисейское речное пароходство традиционно уделяет большое внимание подготовке плавсостава и береговых работников. Учебные мероприятия, как считает исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов, обеспечивают эффективное выполнение персоналом своих производственных функций и безопасную, результативную работу в период навигации.

СУДОРЕМОНТ



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

ЕРП: В СОБСТВЕННЫХ
ЗАТОНАХ

ЕРП намерено потратить на межнавигационный судоремонт свыше 700 млн руб.

Межнавигационный период Енисейское речное пароходство планирует отремонтировать 416 единиц рабочего ядра флота. Работы ведутся на судоремонтных предприятиях ЕРП: Подтесовской РЭБ флота, Красноярском судоремонтном центре и Ермолаевской РЭБ флота.

Глубоководный Подтесовский затон позволяет размещать суда с большой осадкой, поэтому здесь отстает основная часть крупнотоннажного флота ЕРП. Всего в Подтесовской РЭБ предстоит подготовить к навигации 169 единиц флота, из них 64 — самоходного. Часть из них ремонтируется в затоне базы на льду, часть на слипе, с помощью которого осуществляется подъем судов для дефектации и ремонта. В настоящее время на горизонтальной площадке подтесовского слипа одновременно ведутся ремонтные работы на 17 судах различных типов и водоизмещения.

Полным ходом идут работы на производственных площадках Красноярского судоремонтного центра. Здесь, в незамерзающем затоне, ремонт ведется в двух доках грузоподъемностью 4,5 тыс. тонн каждый — самых мощных речных плавдоков за Уралом, а также на слипе.

Силами подразделения будет подготовлено к навигации около 130 единиц флота, из них 70 самоходных. Уже завершён ремонт движительно-рулевых комплексов толкача «Тасеево», буксира «Коновово» и служебно-разъездного теплохода «Чайка»; подготовлены к эксплуатации и предъявлены Российскому Речному Регистру 16 барж.

Четыре баржи грузоподъемностью 3 тыс. тонн будут переоборудованы для присвоения класса

«М». Это позволит эксплуатировать суда при любой погоде, в том числе при волнах высотой 3 метра, длиной до 40 метров и скорости ветра до 24 м/с. Еще одну баржу планируется перевести в класс «М-ПР» — для выхода в прибрежные морские воды. Помимо этого, три баржи будут оснащены аппаратами — опускающимися площадками для въезда и съезда техники, что позволит вести погрузочно-разгрузочные работы без применения плавкранов.

Особенностью Ермолаевской ремонтно-эксплуатационной базы является единственный в Енисейском бассейне нефtezачистной счал, на котором зачищают суда от остатков перевезенных нефтепродуктов. Здесь ведется подготовка нефтеналивного флота, который ежегодно обеспечивает топливом северные территории Красноярского края, Эвенкии и Таймыра. Всего Ермолаевская РЭБ должна отремонтировать и сдать в эксплуатацию 92 единицы флота, в том числе 26 — нефтеналивного.

«От качественной и своевременной проведенной ремонтной кампании зависит успех предстоящей навигации. В этом году Енисейское пароходство затратит на судоремонт свыше 700 млн рублей — на 26% больше, чем в прошлом. На основной массе судов будет выполнен текущий и средний ремонт, а также запланированы капитальные восстановительные ремонты, замена главных двигателей и прочих крупных агрегатов, модернизация флота в рамках инвестиционной программы», — отметил Евгений Грудинов, исполнительный директор Енисейского речного пароходства.

Напомним, в рабочее ядро ЕРП входит порядка 460 ед. флота.

ТАТАРСТАН



Фото с сайта АО «Судоходная компания «Татфлот»

ПО ВОЛГЕ И КАМЕ

В Татарстане в навигацию-2021 вырос пассажиропоток в пригородном сообщении.

В Татарстане услугами внутреннего водного транспорта в пригородном сообщении в навигацию 2021 года воспользовались 334 тыс. человек, в сравнении с 2019 годом увеличение составило 15,3%. Такие данные содержатся в материалах коллегии республиканского Министерства транспорта и дорожного хозяйства «Об итогах работы транспортного комплекса Республики Татарстан за 2021 год и задачах на 2022 год».

На территории Республики Татарстан протекают реки Волга, Кама, Вятка, Свияга, Белая, Казанка. Для перевозки грузов водным транспортом в направлениях с северо-запада и северо-востока на юг используются Волжский и Камский судоходные пути.

Общая протяженность внутренних водных путей в границах ре-

спублики составляет 1 057 км, в том числе в Волжском бассейне — 788 км, Камском бассейне — 269 км.

На территории республики функционируют семь пассажирских причалов (Казань, Свияжск, Болгар, Тетюши, Чистополь, Елабуга, Нижнекамск), две паромные переправы (Зеленодольск — Нижние Вязовые, Аракчино — Верхний Услон), 4 ледовые переправы (Зеленодольск — Нижние Вязовые, Аракчино — Верхний Услон, Соколка — Новый Закамский, Покровское — Красный Ключ).

Пассажирские перевозки в пригородном сообщении на водном транспорте на территории республики осуществляют два предприятия: АО «Судоходная компания «Татфлот» и ООО «Производственное объединение нерудных материалов «Набережные Челны».

УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

«МЕТЕОРОМ»
ДО КАЗАНИ И САМАРЫ

В Ульяновской области планируют приобрести «Метеоры» для возобновления сообщения с Казанью и Самарой.

Власти Ульяновской области планируют закупить «Метеоры» и возобновить водное сообщение с Казанью и Самарой. Такие планы по развитию туризма озвучил губернатор Ульяновской области Алексей Русских на прошедшей пресс-конференции.

Сейчас в Ульяновской области реализуется 12 национальных проектов, которые направлены на развитие медицины, культуры, предпринимательства, улучшение демографической ситуации, ремонт и строительство дорог, благоустройство территорий. В ближайшее время этот список пополнит и сфера туризма.

Алексей Русских рассказал журналистам, что в этом году регион готовится к вступлению в национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства». В ноябре подписано соглашение с корпорацией «Туризм РФ», согласно которому в городе отремонтируют, а точнее, создадут с нуля комфортную волжскую набережную на правом берегу, откроют гостиницы и т.д.

«Нужно возобновлять речные перевозки, и мы будем это делать. Река должна жить. Я провел переговоры с соседними регионами. Республика Татарстан и Самарская область поддержали идею водного сообщения между городами, сейчас решается вопрос с покупкой транспорта», — добавил Алексей Русских.

Один новый «Метеор» стоит порядка 600 млн руб. Работает такая машина на дизельном топливе. Глава региона отметил, что в бюджете на этот год покупка водного транспорта не заложена не только по причине дороговизны. Сегодня идут разработки двигателя на газовом топливе, что более выгодно с экономической точки зрения (а значит, снижается себестоимость транспорта) и безопасно с точки зрения экологии. Планируется, что в 2023 году станет возможным производство судов с такими двигателями, тогда область сможет их приобрести без дополнительных дотаций из федерального бюджета.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

БЮДЖЕТ СУДОРЕМОНТА
УВЕЛИЧИЛИ НА ТРЕТЬ

К навигации-2022 Волжское пароходство реализует расширенную программу судоремонта.

Всего к навигации 2022 года будут отремонтированы и введены в эксплуатацию 72 единицы грузового самоходного флота, 27 — буксирного, 73 — несамоходного и 14 единиц служебно-вспомогательного флота Волжского пароходства.

Одной из особенностей текущего межнавигационного сезона является увеличение количества судов, на которых проводится плановый средний ремонт. Так, в этом году средний ремонт с очередным освидетельствованием выполняется на 45 судах (увеличение на 21 единицу по сравнению с 2020–2021 гг.), из них 14 теплоходов типа «Волго-Дон», пять теплоходов проекта RSD44, семь буксиров типа «ОТ».

В процессе среднего ремонта на судах Волжского пароходства осуществляется ремонт корпусов (объем замены металла увеличился на 23%, до 1453 тонн), главных и вспомогательных механизмов, движительно-рулевых комплексов, судовых систем, электрооборудования и автоматики. Также на двух теплоходах — «Волго-Дон 121» и «Волго-Дон 107» — осуществлена замена выработавших свой ресурс главных двигателей. Еще на 12 судах производится замена основных и вспомогательных (стояночных) дизель-генераторов на современные модели повышенной мощности относительно построечной. Все мероприятия проводятся в рамках программы по модернизации флота.

В связи с увеличением объемов работ бюджет судоремонта в этот межнавигационный период вырос на 30%. Значительная часть средств также направляется на улучшение условий работы и жизни экипажей: на ремонт кают, обстройку судовых помещений, обновление систем кондиционирования воздуха и бытового оборудования.

«Мы уделяем особое внимание межнавигационному судоремонту, так как обеспечение технического состояния судов в надежном эксплуатационном состоянии и создание комфортных условий для экипажей — это важные составляющие стандартов качества нашей компании», — подчеркнул генеральный директор Волжского пароходства Юрий Гильц.

Судоремонтные работы осуществляются на базах технического обслуживания флота пароходства и на российских заводах. Наряду с АО «Борремфлот» (Нижегородская область) и АО «Память Парижской коммуны» (Нижегородская область), Борской базой технического обслуживания флота (Нижегородская область),

Волжской базой технического обслуживания флота (Волгоградская область) и АО «Вознесенская ремонтно-эксплуатационная база флота (Ленинградская область), которые входят в состав Волжского пароходства, заказы размещены на площадках ООО «Судоремонт» в г. Аксае (Ростовская область), ООО «Волжскремфлот» (Волгоградская область), Тольяттинском ССРЗ, Ахтубинском ССРЗ (Астраханская область) и судостроительно-судоремонтном заводе имени С. Н. Бутыкова в Звенигове (Республика Марий Эл).

Перед началом навигации все теплоходы пройдут процедуру освидетельствования Российским Речным Регистром на соответствие требованиям и нормам Правил технической эксплуатации.



Фото предоставлены пресс-службой Волжского пароходства

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПОРТ — НА ЛЕВОБОЕРЕЖЬЕ!

В Ростове-на-Дону под перенос порта формируют земельный участок площадью 147 тыс. кв. м.

В Ростове-на-Дону инициирована процедура формирования земельного участка, который в дальнейшем будет использован для реализации инвестиционного проекта по переносу портовых мощностей АО «Ростовский порт» в левобережную часть города. Проект был признан соответствующим критериям, установленным федеральным и региональным законодательством.

Площадь земельного участка, необходимого для реализации проекта, составляет около 147 тыс. кв. м. В ближайшие годы на фор-

мируемом участке будут созданы причальные стенки протяженностью 733 п. м, грузовые площадки площадью 42 850 кв. м и железнодорожные пути длиной 3810 п. м.

Реализовать инвестиционный проект АО «Ростовский порт» планирует в два этапа за счет собственных средств с 2022 по 2025 год. Однако, по прогнозам, работы по созданию портовой инфраструктуры в левобережной части Ростова-на-Дону могут быть завершены уже в 2024 году.

Как сообщалось ранее, АО «Ростовский порт» разработало инве-

стиционный проект, выполнение которого позволит предприятию вынести портовые мощности в левобережную часть Ростова-на-Дону.

Возможность выноса портовых мощностей АО «Ростовский порт» в левобережную часть города и продления городской набережной рассматривается муниципалитетом с 2017 года. Стоимость проекта по переносу портовых мощностей, который АО «Ростовский порт» готов выполнить на собственные средства, составит 1,15 млрд руб.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

БУИ ИЗ КОМПОЗИТОВ И НАВИГАЦИОННЫЕ ФОНАРИ

«Обь-Иртышводпуть» ожидает поставки плавучей навигационной обстановки.

В ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» проведена масштабная закупка средств навигационного оборудования. Уже в феврале ожидаются первые поставки плавучей навига-

ционной обстановки в некоторые филиалы учреждения.

Самое большое количество буев — более 500 штук — получит Тобольский район водных путей и судоходства. Оставшееся

количество навигационной обстановки разделят между Ханты-Мансийским и Ямало-Ненецким окружными управлениями водных путей и судоходства, а также Омским районом водных путей и судоходства.

Новые буи из композитных материалов заменяют отслужившие свой срок металлические. Современные плавзнаки долговечнее металлических, а также легче в эксплуатации. За несколько предыдущих лет в филиалах Обь-Иртыша были заменены 1075 буев.

Всего на службе учреждения находится более 5 тыс. знаков плавучей навигационной обстановки.

Помимо буев, в этом году все филиалы учреждения получат свето-сигнальное оборудование — навигационные фонари. Общее количество фонарей в закупке на навигацию 2022 года — более 350 единиц.



Фото пресс-службы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»

ОБНОВЛЯЮТ ЭЛЕКТРОННЫЕ КАРТЫ

За четыре года Администрация «Обь-Иртышводпуть» обновила электронные навигационные карты на 90% обслуживаемых водных путей.

Впервые обновлять ячейки электронных навигационных карт картографы Обь-Иртышского бассейна начали в 2018 году. Тогда ячейки ЭНК были созданы на 1663 километрах водных путей. Всего за прошедшее время картографами бассейна были полностью обновлены либо переименованы в базу 720 ячеек ЭНК на 12 254 км из 14 627 км водных путей, обслуживаемых учреждением.

В 2022 году картографы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» обновят 43 ячейки электронных навигационных карт. Общая протяженность составит 1 238 километров. Работа будет проведена на участках рек Обь, Полуй, Сось, Щучья, протоках Шурышкарская и Кочегатка, подходах к остановочным пунктам Салемал, Панаевск и Яр-Сале. Последние обновления на данных

участках выполнялись более пяти лет назад.

В прошлом году специалисты службы картографии и изыскательских работ ФБУ выполняли работы по обновлению 17 ячеек электронных навигационных карт рек Тура (208 км) и Тобол (210 км). Для этой работы использовались данные полевых изысканий РИП Тобольского РВПиС. Собранные данные помогут просчитать необходимые объемы дноуглубления, и количество нужных береговых и плавучих знаков СНО. Сейчас обновленные ячейки ЭНК проходят верификацию в региональном картографическом центре ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

К началу навигации 2022 года в актуальное состояние также будут приведены ячейки ЭНК Обь-Иртышского бассейна, на которых произошли изменения. Они тоже будут верифицированы в регио-

нальном картографическом центре ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

ЭНК содержит всю картографическую информацию, необходимую для обеспечения безопасного судовождения, и наряду с информацией, имеющейся на бумажной карте, содержит дополнительные сведения.

Изначально работы по созданию электронных навигационных карт проводились в рамках ФЦП «Глобальная навигационная система» и «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012–2020 годы», сейчас ведутся собственными силами и средствами администраций.

Созданные ЭНК являются федеральной собственностью и находятся на ответственном хранении в ведомственном картографо-геодезическом фонде Росморречфлота.

ВСЛЕД ЗА ОБЬЮ — РЕКА ЛЯПИН

Картографы Обь-Иртыша приступили к работе над переизданием карты реки Ляпин.

Обновленная карта реки Ляпин будет переиздана к навигации 2023 года. Переиздание карты ведется по запросам судовладельцев, которые работают на этой реке, а также связано с давностью прошлого издания — в последний раз карта реки Ляпин обновлялась в 2003 году.

По реке Ляпин проходят социально важные маршруты: в частности, по ней осуществляются пассажирские перевозки, на ее берегах устроены промежуточные пункты остановок в рамках Северного завоза. Кроме того, по этой реке в отдаленные населен-

ные пункты попадает топливо и продукты.

В 2022 году специалисты службы картографии ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» запланировали провести основную часть работы над картой. Так, оплавывание ее планируется произвести в первый период навигации 2022 года при высоких уровнях воды.

Протяженность участка, который необходимо картографировать, составит 151 км. К настоящему моменту специалисты выполнили подбор и проанализировали материалы изысканий прошлых лет,

провели листовую разбивку карты с использованием лицензионного программного обеспечения.

В 2021 году картографы Обь-Иртышского бассейна подготовили к переизданию карту реки Обь — от Салехарда до Устья. Сейчас она находится на проверке в региональном картографическом центре ФБУ «Администрация «Волго-Балт». После проверки карту напечатают и передадут в филиалы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть». Карта реки Обь с обновленными сведениями будет доступна судовладельцам уже к началу навигации 2022 года.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта правительства Хабаровского края

СОЦИАЛЬНО ЗНАЧИМЫЕ МАРШРУТЫ СОХРАНЯТ

В Хабаровском крае готовятся к пассажирской навигации.

Хабаровский край в навигацию-2022 сохранит социально значимые маршруты речного транспорта. Министерство транспорта и дорожного хозяйства уже заключило государственные контракты с перевозчиками по трем направлениям из Хабаровска.

Открытие сезона в этом году запланировано на 1 мая.

В профильном министерстве уточнили, что контракты с перевозчиками заключены по таким направлениям, как Хабаровск — пос. Победа, Хабаровск — с. Новокаменка и Хабаровск — садоводческое товарищество «Парус». Сейчас ведется работа по скоростному маршруту Комсомольск-на-Амуре — Бо-

городское — Николаевск-на-Амуре и еще по двум направлениям из города Юности.

В свою очередь, перевозчики проводят плановый ремонт теплоходов. После этого им необходимо пройти освидетельствование судов в Российском Речном Регистре.

Всего в Хабаровском крае действует 11 речных пассажирских маршрутов, из которых восемь региональных включены в перечень социально значимых, организация которых осуществляется за счет средств краевого бюджета.

В навигацию 2021 года речным транспортом в крае перевезено 160,2 тыс. пассажиров. На эти цели из бюджета региона было выделено 165 млн руб.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

МОДЕРНИЗАЦИЯ В ДВА ЭТАПА

Главгосэкспертиза одобрила модернизацию Симоновских ремонтно-механических мастерских в Енисейске.

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по итогам рассмотрения проектно-сметной документации на модернизацию Симоновских ремонтно-механических мастерских в Енисейске. Работы будут вестись в рамках комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна.

Комплекс зданий и сооружений Симоновских ремонтно-механических мастерских предназначен для обслуживания до 37 судов. На предприятии выполняются ремонтные работы двигателей, корпуса, заготовок и других деталей плавсредств.

Под новые объекты комплекса освободят участок в районе села Верхнепашино Енисейского района. На первом этапе модернизации предусмотрено строительство гаража с восемью боксами для хранения и ремонта автотракторной техники, в семи из которых разместят смотровые каналы, а в восьмом — двухстоечный гидравлический автомобильный подъемник. Также будут возве-

дены здания административно-управленческого персонала, склады металла, баллонов с кислородом и пропаном, столярный цех с пилорамой, склиз, причальная стенка для подхода и обслуживания судов, различные вспомогательные объекты и инженерные коммуникации, склады, где будут храниться и ремонтироваться буи, двигатели, генераторы, редукторы, краски, арматура и детали для ремонта судов.

На втором этапе построят производственное здание, где будут проводиться ремонтные работы судового оборудования, сварочно-ремонтный цех, слип с подъемными, откатными и стапельными путями, здание для обслуживания аккумуляторных батарей и другие объекты.

Также планируют обустроить территорию мастерских и мест для стоянки и хранения автомобилей рабочих.

Застройщик — Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей». Проектировщик — ООО «Енисейстрой».

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

ВКЛЮЧИТЬ
МЕХАНИЗМ ДОТАЦИЙ

В Якутии скоростной пассажирский флот и причальная инфраструктура остро нуждаются в обновлении.

Генеральный директор ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» Сергей Ларионов на совещании, проведенном Министерством транспорта РФ по вопросам дотаций пассажирских перевозок на водном транспорте, обозначил проблемы пассажирских перевозок в республике. В первую очередь, это замена скоростного флота, во-вторых, модернизация судов, в-третьих, реконструкция причальных сооружений и строительства береговой инфраструктуры. В совещании также приняли участие руководители речных предприятий ХМАО, Красноярского, Хабаровского краев, Республики Саха (Якутия), Тюменской и Иркутской областей, Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта.

Сергей Ларионов отметил, что на сегодняшний день на балансе транспортных компаний находятся дебаркадеры и понтоны, необходимые для посадки-высадки пассажиров. Содержание и уход за береговой инфраструктурой с каждым годом становится дорожее: дебаркадеры нуждаются в капитальном ремонте либо подлежат полной замене, так как существующие ныне условия для посадки-высадки пассажиров не соответствуют новым правилам безопасности РРР. Необходимо строительство до 35 дебаркадеров и проведение реконструкции и капитального ремонта портов Якутск и Тикси (Неелово). В Якутске из пяти пассажирских причалов функционируют лишь два, но и те находятся в аварийном состоянии. Капитальный ремонт причальной стенки в Якутске будет стоить от 200 млн руб. При этом транспортные компании не должны следить и нести затраты по уходу и ремонту дебаркадеров и понтонов.

Необходимо учитывать, что по пути следования водного транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки, находится более 40 населенных пунктов, 90% из них не имеют иной транспортной доступности в летний период, кроме санавиации и речного транспорта. Для обеспечения населения транспортной доступностью необходима скоростной водный флот.

По маршруту Якутск — Тикси (Неелово) необходимо заменить единственный теплоход проекта 646 «Механик Кулибин» 1955 года постройки, осуществляющий перевозку пассажиров в районы Крайнего Севера. Теплоход морально и физически устарел, альтернативы доставки пассажиров

и груза в летний период кроме авиации у населения п. Тикси нет, а авиация не способна взять на себя всю нагрузку по вывозу и заводу пассажиров и грузов в больших объемах.

В качестве примера положительного опыта работы региональных властей и речных перевозчиков были названы Ханты-Мансийский автономный округ и Красноярский край, где благодаря большим — до 85% — дотациям речные перевозки осуществляются бесперебойно и без ущерба для транспортников. Безусловным лидером среди рассматриваемых регионов является ХМАО, где объемы субсидирования тарифов значительно выше остальных регионов и имеют два источника финансирования: региональный и федеральный. Кроме того, в регионе осуществляется программа по реновации и модернизации флота за счет субсидирования, благодаря чему ежегодно приобретает новый флот, двигатели и плавучие стоечные понтоны. В целом объемы субсидирования речных пассажирских перевозок в округе увеличились с 250 млн руб. в 2010 году до 600 млн руб. на сегодняшний день.

В Якутии субсидии выделяются фактически только на покрытие текущих затрат, без учета инвестиционных потребностей. Уровень субсидирования — 40% без учета каких-либо ремонтных и модернизационных затрат. Такое же положение дел в Иркутской области и Хабаровском крае. Как результат, основные перевозчики — ООО «Ленатурфлот», ЗАО «Амурские пассажирские перевозки», ООО «Пассажирское райуправление» пребывают в неблагоприятном финансовом состоянии.

Представители Министерства экономики и Министерства финансов РФ заверили, что будет разрабатываться механизм дотаций пассажирского скоростного флота из федерального бюджета для тех регионов, у которых сегодня уровень субсидирования остается низким.

Очевидно, что в решение озвученных вопросов должны включиться региональные власти. По словам участников совещания, необходимо провести экспертную оценку сегодняшнего состояния речных пассажирских перевозок, определиться с формой отношений с операторами, спланировать реальный бюджет поддержки отрасли, определить границы компетенций участников транспортного процесса.

СУДОРЕМОНТ

В ЗОНЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ЖАТАЙСКОГО СРЗ

На Жатайском СРЗ в техническую готовность необходимо сдать 142 ед. флота.

Производственные подразделения ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» продолжают

межнавигационный судоремонт. По решению руководства основная масса судов, подлежащих очередному освидетельствованию, отстает на затоне Жатайского судоремонтного завода.

В техническую готовность необходимо сдать 142 ед. флота. При этом 33 из них находятся в других затонах: 18 судов — в Хандыге, 10 — на Зеленом мысе, 2 — в Усть-Майском районе и 3 — на р. Амга. Они также попадают в зону ответственности Жатайского завода.

«Работы ведутся согласно утвержденному графику, отставаний нет. Более 20 единиц уже сдано в техническую готовность. Стоит отметить хорошую работу затона в Хандыге, где объем выполнения выморозочных работ составил порядка 60%», — сказал директор завода Виктор Шадрин.

Как рассказал заместитель директора по флоту ЖСРЗ Андрей Ковалев, в связи с продолжительной теплой погодой, выморозочные работы начались на две недели позже обычного.

Жатайский СРЗ должен выморозить 2 803 куб. м льда на 37 ед. флота. По данным на конец января, выполнено 37% от общего объема.



Фото с сайта ЛОРП

ВЫМОРОЗКА

МОРОЗНЫЙ «ФИТНЕС»
И СИБИРСКИЙ ХАРАКТЕР

Столь экзотический способ судоремонта, как выморозка, традиционный в Якутии, стал привлекать внимание туристов.

В конце января на Жатайский судоремонтный завод ПАО «ЛОРП» приехали участники тура «Суровая зимовка от Красноярска до Якутска», чтобы увидеть выморозочные работы.

Если коротко, выморозкой называется способ ремонта судов, который не требует поднятия судна на слип. Наоборот, его вмораживают в лед, затем слой за слоем выпиливают по периметру и под килем целые ледовые лабиринты для доступа к корпусу. Так значительно дешевле. Но труд — колоссальный, требующий физической силы, выносливости и просто «морозоустойчивости».

Заместитель директора завода по флоту Андрей Ковалев рассказал первым экскурсантам об объемах работ, технологии выморозки, о ходе судоремонта. Участники экспедиции познакомились с особенностями работы караванного капитана, замеряющего толщину льда, которую необходимо выморозить, посмотрели распил ледяных полотниц и последующую очистку майны от освободившегося льда. Все это произвело неизгладимое впечатление на гостей затона. Но когда они в майне увидели женщину-выморозчика!..

Ее зовут Лена Генералова. О генеральском характере Лены говорит не только ее звучная фамилия. В летний период она наблюдает за

судами с высоты — работает машинистом крана, а в зимний, переходя на выморозку, перебирается под днище судов. Этот тяжелый труд нелегко дается даже мужчинам, но Лена говорит, что ей в удовольствие работать на свежем воздухе под минус 50.

В профессии крановщика она с 2010 года, а на выморозку пришла

в 2013-м. С тех самых пор ежегодно занимается «фитнесом на воздухе». «Конечно, физически сложно, к вечеру ноги и руки побаливают, но это от нагрузок, так как я работаю с 9 до 16, стараясь как можно больше сделать за световой день» — рассказывает Лена. По секрету поделилась, что за прошедшие два месяца скинула 25 кг.



Фото Вадима Скрыбина, источник — сайт ПАО «ЛОРП»

СОТРУДНИЧЕСТВО

ИССЛЕДУЯ ДНО,
ИЗУЧАТЬ ИСТОРИЮ

РГО планирует проводить поисковые работы на судах Гидрографического предприятия.

АНО «Центр подводных исследований Русского географического общества» и ФГУП «Гидрографическое предприятие» подписали соглашения о взаимодействии. Подписи под документом поставили исполнительный директор Центра подводных исследований РГО Сергей Фокин и генеральный директор ФГУП «Гидрографическое предприятие» Александр Бенгерта.

Совместные планы ЦПИ РГО и ФГУП «Гидрографическое предприятие» связаны с историей изучения и освоения Северного морского пути — специалисты ЦПИ РГО планирует проводить поисковые работы на судах Гидрографического предприятия, выполняющих исследования рельефа дна арктических морей.

Перспективное сотрудничество позволит расширить зону поисковых работ для обнаружения важных с исторической точки зрения затонувших кораблей и судов. Рассматриваются и другие направления совместной работы.

«Арктический регион сейчас находится в зоне особого внима-

ния и хозяйственных интересов. Центр подводных исследований РГО проводит большие работы в Белом море и уже продвинулся дальше — в Карское, где реализуется масштабная программа экологического мониторинга. Объединение усилий наших организаций позволит существенно нарастить эффективность морских исследований на Севере нашей страны и распространить их на всю акваторию Северного морского пути, что, безусловно, принесет всем нам совокупный прирост знаний в областях гидрографии, экологии и истории», — отметил Сергей Фокин.

По словам Александра Бенгерта, «суда, пропавшие в ходе исследовательских экспедиций, важны для нашей памяти не меньше, чем имена первопроходцев. Мы хотим отдать дань памяти исследователям и нанести на карты места обнаружения их судов».

В части поисковых работ приоритетными целями являются: шхуна «Ермак», которая была затерта во льдах и оставлена экипажем под командованием лей-

тенанта П. Крузенштерна в 1862 году в ходе исследования пролива Югорский Шар; участники первой советской Карской товарообменной экспедиции — пароходы «Обь» и «Енисей», погибшие в сентябре 1921 года; погибший в шторм в том же году гидрографический борт «Аркас»; парусно-моторная шхуна «Белуха», наскочившая на отмель острова Белый в ходе экспедиции Главного управления Севморпути 24 сентября 1933 года и затонувшая в ходе буксировки; а также гидрографическое судно «Зюйд», которое погибло 20 сентября 1939 года, наскочив на другую отмель острова Белый.

ФГУП «Гидрографическое предприятие» (организация Госкорпорации «Росатом») осуществляет навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства в акватории Севморпути: изучает подводный рельеф дна с целью поддержания актуальности морских навигационных карт, обеспечивает акваторию средствами навигационного оборудования. Предприятие выступает заказчиком строительства и эксплуатирует портовую инфраструктуру в границах акватории Севморпути.

Центр подводных исследований Русского географического общества был создан в 2015 году, его учредителями стали Русское географическое общество (РГО) и Национальный центр подводных исследований (НЦПИ). Организация занимается поиском и изучением находящихся под водой объектов как природного, так и искусственного происхождения.

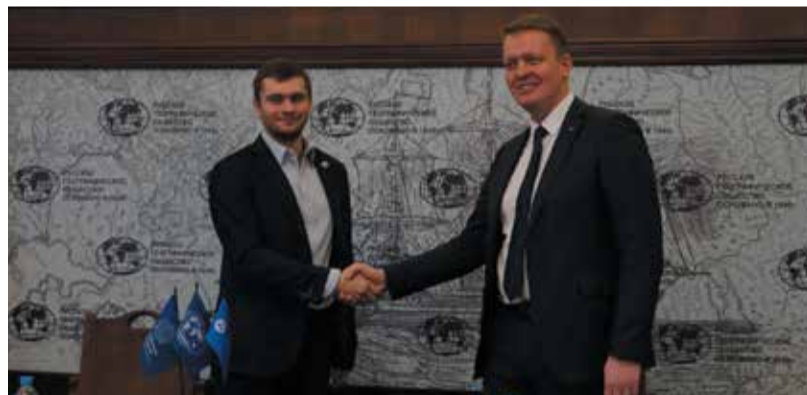


Фото с сайта ФГУП «Гидрографическое предприятие»

ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО

ВСЕ ДЛЯ ТАНКЕРНОЙ ПОДГОТОВКИ

УТЦ Волжского пароходства получил свидетельство Росморречфлота.

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» запустило новую программу по обучению — для членов экипажей наливного флота: нефтяных танкеров и танкеров-химовозов. Соответствующее свидетельство Росморречфлота получил учебно-тренажерный центр компании.

Одна из ведущих образовательных площадок для подготовки специалистов речного и морского флота работает с 1999 года и предоставляет более 30 профессиональных программ для представителей судоходных компаний по всей России.

Теперь в распоряжении слушателей новый тренажер грузобалластных операций, соответствующий Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенция ПДНВ), который позволяет проводить расширенную танкерную

подготовку комсостава. Еще один тренажер полностью имитирует оборудование, установленное на судах проекта RST27. Также в тренажерный класс закуплено учебное мультимедийное программное обеспечение: новейший 3D-стенд судна проекта RST27, программа тестирования «Дельта-Танкер», видеоматериалы, а также дыхательные аппараты и газоанализаторы.

Кроме моряков, танкерную подготовку в УТЦ будут проходить речники, работающие с наливными баржами, в частности экипажи буксиров-толкачей. Эта подготовка для работы на наливных судах, осуществляющих перевозку опасных грузов.

«Волжское пароходство уделяет особое внимание качеству профессиональной подготовки персонала, поэтому мы постоянно совершенствуем работу своего учебного центра. С получением

Свидетельства Росморречфлота завершился проект по организации тренажерной танкерной подготовки», — рассказала директор по управлению персоналом АО «Волга-флот» Татьяна Ефремова.

До появления в УТЦ своего тренажерного класса представители наливного флота Волжского пароходства проходили танкерную подготовку в других организациях.

Частное учреждение дополнительного профессионального образования «Учебно-тренажерный центр морской подготовки» — одна из ведущих образовательных площадок для подготовки специалистов речного и морского флота, работает с 1999 года. Ежегодно более 3 000 речников и моряков различных регионов России повышают профессиональные компетенции на базе УТЦ МП. В настоящее время обучение ведется по 34 программам.

УШАКОВКА



Фото с сайта Росморречфлота

ПЛАВПРАКТИКА
НА ЛЕДОКОЛАХ
«АТОМФЛОТА»

Курсанты Ушаковки начали проходить плавпрактику на атомных ледоколах.

Курсанты Ушаковки начали проходить плавательную практику на судах «Атомфлота». Такая возможность у курсантов Ушаковки появилась после того, как в 2019 году вуз заключил договор, согласно которому будущие судоводители и судомеханики плавательную практику могут проходить на ледоколах предприятия. Отправку курсантов серьезно осложнила работа в условиях пандемии, но сейчас первые кадеты уже отправились за Северный полярный круг.

В Мурманске, перед отправкой на суда, ребята проходят все необходимые мероприятия: инструктаж, медкомиссию, техучебу.

«Пока в свой первый рейс на ледоколах ушли 5 человек. Но «Атомфлот» планирует увеличить количество наших практикантов. У компании много преимуществ. Так, в случае если курсант начинает здесь работать, ему гарантированы не только следующие плавательные практики, но и трехлетний контракт уже после окончания учебы в университете. У «Атомфлота» привлекательные кадетские программы, программы карьерного роста, они касаются не только работы на судах, но и возможности, в перспективе, перейти в береговые подразделения. Причем найти здесь работу могут не только выпускники плавательных специальностей», — рассказал о перспективах сотрудничества вуза и «Атомфлота» проректор ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова Анастас Боран-Кешишян.

Немаловажно, что «Атомфлот» предоставляет своим сотрудникам полный социальный пакет, все виды социального страхования, пенсионные отчисления. Пока от курсантов поступило около 20 заявок на прохождение практики на атомных ледоколах. Конечно, здесь

имеется своя специфика работы, с которой ребята знакомятся в теории в аудиториях вуза и на тренажерном оборудовании.

В 2018 году Ушаковка стала первым в РФ учебным заведением, получившим признание Министерства транспорта в части реализации программ подготовки членов экипажей судов, эксплуатирующихся в полярных водах. Обучение судоводителей, судомехаников и электромехаников специфике эксплуатации морских судов в Арктике включено в основные профессиональные образовательные программы вуза. Активно ведется разработка по 10 новым направлениям подготовки, среди которых: системы бункеровки и топливоподготовки газомоторного топлива, подготовка судоводителей к плаванию в полярных водах, подготовка офицеров машинной команды к плаванию в полярных водах, подготовка членов экипажей судов по выживанию на море при низких температурах.

Ушаковка далеко не первый год интенсивно и целенаправленно расширяет образовательные и научные услуги, увеличивает объем и повышает актуальность исследований, обновляет тренажерное оборудование, не только закупая самые современные образцы, но и создавая уникальные собственные тренажерные и образовательные программы на базе современных информационных технологий.

Так, в Институте повышения квалификации при ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова еще в 2016 году разработали и начали реализовывать программы подготовки моряков для судов, которые эксплуатируются в полярных водах. На сегодняшний день подготовку по этим программам успешно прошли более тысячи человек.

ДЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ



К ПРИЕМНОЙ КАМПАНИИ — ЗАБЛАГОВРЕМЕННО

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова прошел первый в 2022 году День открытых дверей.

В последнее воскресенье января в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова традиционно проходит первый в году День открытых дверей. В этот раз он снова состоялся в дистанционном формате и был посвящен не только правилам приема на программы высшего образования, но и среднего профессионального образования, предлагаемые Колледжем ГУМРФ и филиалами вуза.

Спикерами мероприятия стали ректор Сергей Барышников, проректор по образовательной деятельности Сергей Соколов, проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова, ответственные секретари по программам СПО и ВО — начальник управления по региональному образованию Наталья Тельтевская и ответственный секретарь приемной комиссии вуза Елена Матвеева, директор центра довузовского образования Елена Кремлева.

Выступления спикеров иллюстрировались интересными презентациями. Освещенные темы действительно оказались очень востребованными, судя по вопросам зрителей в чате трансляции.

Как всегда, было много вопросов по документам, необходимым для поступления, срокам их подачи и сдачи внутренних экзаменов, по требованиям медкомиссии и военного учебного центра ГУМРФ. Будущих абитуриентов интересовали средние проходные баллы в колледже и головном университете, условия проживания в экипажах, переводы из других

вузов, возможность участия в международных программах и получения второго высшего образования.

Особое внимание было уделено изменениям в правилах приема на программы ВО, касающимся тех, кто будет поступать после колледжа по внутренним испытаниям, проводимым вузом самостоятельно. В этом году им придется сдавать другие предметы, отличные от школьных. В связи с этим при ЦДО ГУМРФ объявлен набор на дистанционные подготовительные курсы специально по новым предметам, чтобы помочь выпускникам колледжей быть конкурентоспособными среди абитуриентов-школьников.

При анализе тематики вопросов стало очевидно расширение целевой аудитории Дня открытых дверей. К онлайн-встречам активно присоединяются не только мотивированные выпускники профильных колледжей, но и заинтересованные в получении новых профессиональных компетенций люди, уже имеющие за плечами достаточный практический опыт. Поэтому руководители вуза также рассказали слушателям о заочной форме обучения, возможностях получения при этом необходимой тренажерной подготовки, практики и трудоустройства.

Общение с гостями виртуального Дня открытых дверей после официальных презентаций получилось насыщенным и продуктивным. Каждый из спикеров постарался вселить в будущих абитуриентов уверенность в том, что выбор Макаровки окажется для них правильным.

НАУКА

К РЕАЛИЗАЦИИ НОВЫХ ПРОЕКТОВ

Для ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова 2021 год прошел под знаменем науки и технологий.

В 2022 году исследователи, профессорско-преподавательский состав, аспиранты ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова нацелены на успешное завершение текущих научно-исследовательских проектов и реализацию новых.

Сейчас в университете проходит «Неделя науки в Макаровке», в рамках которой институты вуза организуют научные семинары и «круглые столы». Курсанты и студенты в диалоге с преподавателями обсуждают актуальные вопросы отрасли водного транспорта.

дународной конференции «Арктика. Морская транспортировка грузов: проблемы и решения» (International Conference «Arctic: Marine Transportation Challenges»). Конференция, организуемая университетом, пройдет в октябре 2022 года. Впервые же она состоялась в октябре прошедшего года.

Напомним, что прошлый год для ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова прошел под знаменем науки и технологий.

Так, по заказу ФГУП «Росморпорт» вуз выполнил цикл научно-исследовательских работ

Традиционной для университета также является арктическая тематика исследований. В 2021 году завершены три значимые работы по этому направлению, связанные с вопросами морской транспортировки грузов, заказчики — ФГУП «Гидрографическое предприятие», ООО «Северная звезда», ПАО «НК «Роснефть».

В 2021 году успешно работали диссертационные советы университета: 12 защит диссертаций, в том числе одна — докторская.

Курсанты и студенты в течение года принимали активное участие в научно-практических конференциях, олимпиадах и конкурсах научных работ различного уровня.

Так, победителем ежегодного конкурса Российского морского регистра судоходства на лучшую выпускную квалификационную работу в 2021 году стала магистр ГУМРФ Екатерина Кудрявцева с работой «Прогнозирование кавитационной износостойкости судостроительных материалов методом профилометрии».

Аспирант Ирина Онищенко была удостоена звания лауреата конкурса «Молодой кораблестроитель — инженер года-2020».

Среди победителей и призеров конкурса Министерства транспорта Российской Федерации «Молодые ученые транспортной отрасли» и «Лучший студенческий реферат» — представители нашего университета: Екатерина Андреева — 1-е место за работу «Многокритериальный подход выбора маршрута в акватории Северного морского пути»; Артем Буцанец — 2-е место, работа «Система дистанционного управления беспилотным техническим флотом»; Кристина Исаулова — 3-е место за работу «Исследование маршрутов движения крупнотоннажных судов в акватории Северного морского пути».



В течение года ГУМРФ ждет большое количество научно-практических конференций, среди них: «Логистика: современные тенденции развития», «V Санкт-Петербургский морской форум», «Современные тенденции и перспективы развития водного транспорта России» и многие другие.

В перспективные планы научной деятельности университета входит продолжение работ по развитию транспортной системы города Москвы, организации регулярных круглогодичных пассажирских перевозок внутренним водным транспортом. Проект продолжается при взаимодействии с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

Также университет продолжит масштабные исследования комплекса технических и технологических средств для обеспечения круглогодичной навигации по направлению Каспий — Азов. Проект является стратегическим для роста грузопотоков по водным путям, в нем задействованы сразу несколько администраций бассейнов, включая ФБУ «Администрация «Волго-Дон», ФБУ «Администрация Волжского бассейна», ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» и ФГУП «Росморпорт».

Планируется продолжение работ по направлению арктических исследований, в том числе с ПАО «НК «Роснефть». Результаты будут представлены в рамках меж-

по моделированию безопасного плавания судов с осадкой 4,5 м по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу. Также была разработана методика определения норм расхода топлива и моторных масел для энергетических установок, используемых на флоте и других производственных объектах ФГУП «Росморпорт» с учетом сезонности, многолетних наблюдений ледовых условий.

Продолжались исследования по заказу АО «Институт «Гипростроймост — Санкт-Петербург» по определению условий безопасности движения судов на акватории Невы в районе нового проектируемого мостового перехода через реку. Значимость результатов НИР определяется важностью строительства новой широкополосной скоростной магистрали для Санкт-Петербурга.



Фото предоставлены пресс-службой ГУМРФ