



Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

15

ДЕКАБРЯ
2021 года
№12 (13030)

Выходит один раз в месяц

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

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С. О. МАКАРОВА



ОТ НОВЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДО ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

СТР. 2



БОЛЬШЕ ЛЕДОКОЛЬНЫХ ПРОВОДОК

СТР. 3



РОССИЯ ПЕРЕИЗБРАНА В СОВЕТ ИМО

СТР. 3



РАЗВИВАТЬ КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

СТР. 5



ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРУГЛОГОДИЧНЫЙ

СТР. 8



ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ

СТР. 10



Фото предоставлено ЮЦСС

«ПЕТР ВЕЛИКИЙ» В ФАРВАТЕРЕ ВОЛГИ

Четырехпалубный круизный теплоход проекта PV300VD «Петр Великий», строящийся на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта, совершил первый заводской технологический выход.

На судне приступили к пуско-наладочным работам на пропульсивном комплексе и испытали другие системы.

Теплоход строится по заказу Московского речного пароходства и будет эксплуатироваться под маркой круизной компании «Мостурфлот».

Разработчик проекта — Морское Инженерное Бюро.

В фарватере Волги специалисты завода протестировали работу винто-рулевого комплекса круизного лайнера, испытали якорно-швартовые механизмы.

Судно проекта PV300VD имеет характеристики: длина габаритная — 141,14 м; ширина габаритная — 16,82 м; высота борта — 5,50 м; осадка наибольшая — 3,20 м; экипаж и обслуживающий персонал — 90 чел.; автономность по топливу — 15 суток; по прочим видам запасов — 10 суток.

Концепт PV300VD спроектирован как «плавучая гостиница» с устройством полноценных балконов/террас, носовым обзорным салоном,

«солнечной» палубой из двух частей (на крыше рубки с ветроотбойником и на тентовой палубе со сдвижным закрытием от непогоды, бассейном и баром).

Пассажировместимость теплохода составляет 310 человек, которые смогут разместиться в 155 комфортабельных каютах различных классов.

КОЛЛЕГИЯ

ОТРАСЛЕВЫЕ ПРОЕКТЫ — ПО ПЛАНУ

Пропускная способность морских портов России увеличится на 44 млн тонн, грузооборот внутреннего водного транспорта составит почти 110 млн тонн — такие результаты по итогам 2021 года ожидают руководство отрасли.

Предварительные итоги реализации проектов Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) за прошедший год, а также навигации-2021 были обсуждены на совместном заседании Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте. Мероприятие прошло под председательством руководителя Федерального агентства Андрея Лаврищева.

О федеральных проектах транспортной части КПМИ рассказал заместитель руководителя Росморречфлота Захарий Джоев. Он отметил, что реализация основных проектов Комплексного плана идет ритмично, и сделал прогноз о 100-процентном кассовом исполнении бюджета проектов по итогам года. По его оценке,

мощности российских морских портов в 2021 году вырастут на 43,6 млн тонн.

Так, прирост ожидается за счет строительства объектов портовой инфраструктуры в порту Усть-Луга (12 млн тонн в год), терминал «Ультрамар»), в порту Темрюк (2,1 млн тонн в год), Таманского терминала навалочных грузов (25 млн тонн в год), завершения реконструкции зернового терминала КСК в порту Новороссийск (3,7 млн тонн в год) и объектов федеральной собственности в порту Певек (0,8 млн тонн в год).

Данные о предварительных итогах навигации 2021 года на внутренних водных путях и о планах на 2022 год представил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов. По его прогнозу, грузооборот внутреннего водного транспорта по итогам года вырастет на 0,6% в

сравнении с уровнем 2020 года и составит 109,6 млн тонн.

В 2022 году, сообщил он, объем перевозок грузов по ВВП должен возрасти на 4% и составить 113,3 млн т, а перевозки пассажиров достигнуть 9,7 млн человек, что на 11,5% превысит показатели этого года.

Протяженность судовых ходов гарантированными габаритами, по информации Константина Анисимова, в этом году была увеличена на 200 км. На столько же увеличена протяженность водных путей, оборудованных знаками навигационной обстановки. Объем дноуглубительных работ выполнен на 107% к плану. Дноуглубительные работы проводились 109 земснарядами на 786 участках общей протяженностью более 1500 км.

Руководитель Росморречфлота Андрей Лаврищев, комментируя

оба доклада, проинформировал коллег из региональных подразделений и подведомственных предприятий о том, что требования по планомерной реализации порученных проектов, включающие механизм обеспечения неукоснительной финансовой дисциплины, четкого достижения контрольных

точек паспортов федеральных проектов, будут распространены и на проекты ведомственного уровня. Глава агентства призвал всех отнести к этой задаче с должным вниманием.



ДЕКАРБОНИЗАЦИЯ

ОПТИМАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ — СПГ

Декарбонизация судоходства зависит от уровня технологического развития общества — «Совкомфлот».



Современный Коммерческий Флот

Оптимальным решением для снижения выбросов CO₂ с морских судов на ближайшие 15–20 лет останется СПГ-топливо.

Готовых решений для достижения целей Международной морской организации по снижению выбросов к 2050 году пока нет. Такое мнение озвучил в ходе «Транспортной недели» генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«На климатической конференции ООН в Глазго некоторые страны призвали ИМО установить для мирового судоходства новые, более жесткие нормы сокращения выбросов парниковых газов. Однако с доступными сегодня на рынке технологическими решениями будет сложно достичь даже целей, уже установленных ИМО на 2050 год. Для этого потребуется либо новый преобразователь энергии, который будет эффективнее двигателя внутреннего горения, либо новые виды топлива с низким углеродным следом. Все это еще предстоит изобрести», — сказал он.

Он подчеркнул, что компания уже давно строит свою стратегию с

учетом дальнейшего ужесточения международных регуляторных норм и с 2015 года работает над практическим использованием на флоте более чистых видов топлива. «Совкомфлот» активно продвигает и поддерживает в рамках ИМО и российских отраслевых ассоциаций соответствующие инициативы.

«Рассчитываем, что на ближайшие 15–20 лет сжиженный природный газ позволит отрасли закрыть вопрос соответствия регуляторным нормам по снижению выбросов», — отметил Игорь Тонковидов.

Он рассказал, что «Совкомфлот» совместно с партнерами расширяет сеть точек для СПГ-бункеровки судов на основных маршрутах морской торговли и планирует продолжить работу по внедрению СПГ на своем флоте.

В составе флота СКФ в настоящее время шесть танкеров типоразмера Aframax на СПГ-топливе, еще пять «зеленых» танкеров строятся (поставка в 2022–2023 годах). По данным «Совкомфлота», использование СПГ-топлива позволило с начала 2021 года сократить выбросы CO₂ с «зеленых» танкеров компании на 18,5% в сравнении с аналогичными судами на традиционном жидкотопливном.

ФАКТОР СДЕРЖИВАНИЯ — ВЫСОКАЯ СТОИМОСТЬ

Альтернативная энергетика в обозримой перспективе не станет главенствующим трендом в судостроении.



Внениой судостроительной корпорации видят перспективу в строительстве судов на сжиженном природном газе, электричестве и водороде. Как передал корреспондент «Водного транспорта», такое мнение высказал генеральный директор Алексей Рахманов в своем послании сотрудникам корпорации.

По его мнению, электродвижение пока будет применяться как гибридная технология. Оно существенно увеличивает стоимость судна, но зато снижает расход топлива (а значит, и выбросы), а также способно продлевать ресурс главного двигателя.

«Благодаря минимальным выбросам перспективным для общего топливного рынка является СПГ. Использование сжиженного газа на судах началось еще более 20 лет назад. Опыт есть у Норвегии, Финляндии и Германии. Китай тоже ведет исследования на этом направлении. Кстати, первый двухтопливный ледокол, способный работать на СПГ, был

построен предприятиями ОСК. Однако технология остается дорогостоящей, и достойных аналогов судов, работающих на СПГ в РФ, к сожалению, не производится. Интенсивное развитие СПГ-флотов сдерживает высокая стоимость эксплуатации судов этого типа», — рассказал Алексей Рахманов.

По его словам, «перспективным видом топлива способен стать и водород».

«Он содержит почти в три раза больше энергии, чем ископаемое топливо. Его запасы в атмосфере практически безграничны. В то же время по сравнению с дизтопливом или природным газом водород огнеопаснее в воздухе, малейшие утечки могут привести к серьезной трагедии. Есть проблемы и с его транспортировкой и формой использования», — отметил глава корпорации.

Как пояснил руководитель ОСК, «альтернативная энергетика не была и вряд ли будет в обозримой перспективе главенствующим трендом в судостроении. Но это не значит, что новые технологии в отрасли не будут внедряться и поршневые машины проживут до 2050 года».

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ

ОТ НОВЫХ ИСТОЧНИКОВ ЭНЕРГИИ ДО ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ

В России приняли Транспортную стратегию до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Правительство России утвердило Транспортную стратегию до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Стратегия в полной мере учитывает все поставленные президентом России задачи по ускорению социально-экономического развития страны и достижению национальных целей, считает председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Работа над документом, по словам министра транспорта Виталия Савельева, велась параллельно с разработкой инициатив социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года. «Мы использовали полученные в ходе стратегических сессий опыт и данные при написании Стратегии и формировании образа будущего отрасли», — сказал Виталий Савельев.

В Стратегии учтены важнейшие мировые тренды, включая декарбонизацию «зеленый» транспорт, а также переход на новые источники энергии. Впервые выделен блок по цифровой трансформации в качестве важнейшего инструмента достижения целей. «Цифровизация позволит достичь снижения издержек и роста производительности труда минимум в два раза в транспортной отрасли», — считает глава Минтранса.

Также разработаны критерии отнесения объектов инфраструктуры к Единой опорной транспортной сети на всех видах транспорта для создания мультимодальной синергии. Целью развития Единой сети является достижение нормативного состояния для 85% сети к 2035 году и устранение узких мест.

Одной из главных задач Стратегии является рост мобильности населения на 80% за счет мер поддержки со стороны государства, развития низкобюджетных перевозок и ряда других инструментов. «Благодаря развитию инфраструктуры и сопутствующим мерам мы сможем ускорить перемещение грузов в транспортной системе страны. В рамках Стратегии к

2035 году прогнозируется четырехкратный рост скорости перемещения несырьевых грузов — до 1000 км/сутки — с использованием контейнерных поездов», — отметил министр.

В соответствии с поручением президента РФ следующим шагом станет разработка плана реализации Стратегии и Генеральной схемы развития Единой опорной транспортной сети. Для обоснования направлений развития инфраструктуры совместно с Минэкономразвития России и научными организациями начата разработка транспортно-экономического баланса.

«Пандемия коронавируса продемонстрировала, что цепочки поставок и транспортная система должны уметь адаптироваться к меняющейся конъюнктуре рынков. Поэтому Стратегия будет актуализироваться на регулярной основе», — подчеркнул Виталий Савельев.

В результате реализации целевых показателей Стратегии, к 2035 году планируется достигнуть следующих прогнозных результатов в целом по транспортному комплексу:

— ускорение перемещений несырьевых грузов вчетвера — до тысячи километров в сутки;

— развитие и поддержание в нормативном состоянии инфраструктуры.

В связи с введением понятия Единой опорной транспортной сети в Стратегию заложена сквозная идея поддержания основных фондов транспортного комплекса в нормативном состоянии.

Доля документов для перевозок, оформляемых в электронном виде, должна вырасти до 100 процентов.

Увеличение провозной способности железнодорожных участков в экспортном направлении запланировано до 327 миллионов тонн в зависимости от сценария развития. Имеется в виду совокупность проектов КПМИ [Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры]», — отметил глава Минтранса.

турь], подходов к портам Северо-Запада, Азово-Черноморского бассейна, Восточного полигона.

При разработке Стратегии сформирована прогнозная модель — прообраз транспортно-экономического баланса, который призван уточнить оптимальную структуру перевозок в отечественной экономике. Модель демонстрирует наибольшую эффективность железнодорожного и внутреннего водного транспорта в части грузоперевозок.

В результате осуществления комплекса мероприятий предполагается нарастить долю внутреннего водного транспорта в совокупном грузообороте в два раза. Мировая практика и опыт СССР показывают существенные перспективы использования внутренних водных путей, экологического и эффективного водного транспорта. В рамках Стратегии планируется обеспечить рост перевозок внутренним водным транспортом в Российской Федерации на 4,5 процента ежегодно.

Важной частью Стратегии являются заложенные в ней принципы развития Единой опорной транспортной сети, учитывающие то, что разные виды транспорта развиваются с различной динамикой, и необходимы методы оценки сбалансированности их развития в составе ЕОТС с целью приоритизации наиболее экономически, экологически, социально значимых транспортных связей. Минтрансом выработаны критерии по отнесению тех или иных объектов транспортной инфраструктуры к составу соответствующих сетей.

Для грузовладельцев будут созданы условия для повышения скорости доставки товаров, ее точности. Совокупность мер развития позволит нарастить в шесть раз контейнерный транзит через территорию России. За счет развития внутренних водных путей сократить себестоимость перевозки для грузоотправителей, тяготеющих к Единой глубоководной системе европейской части России.

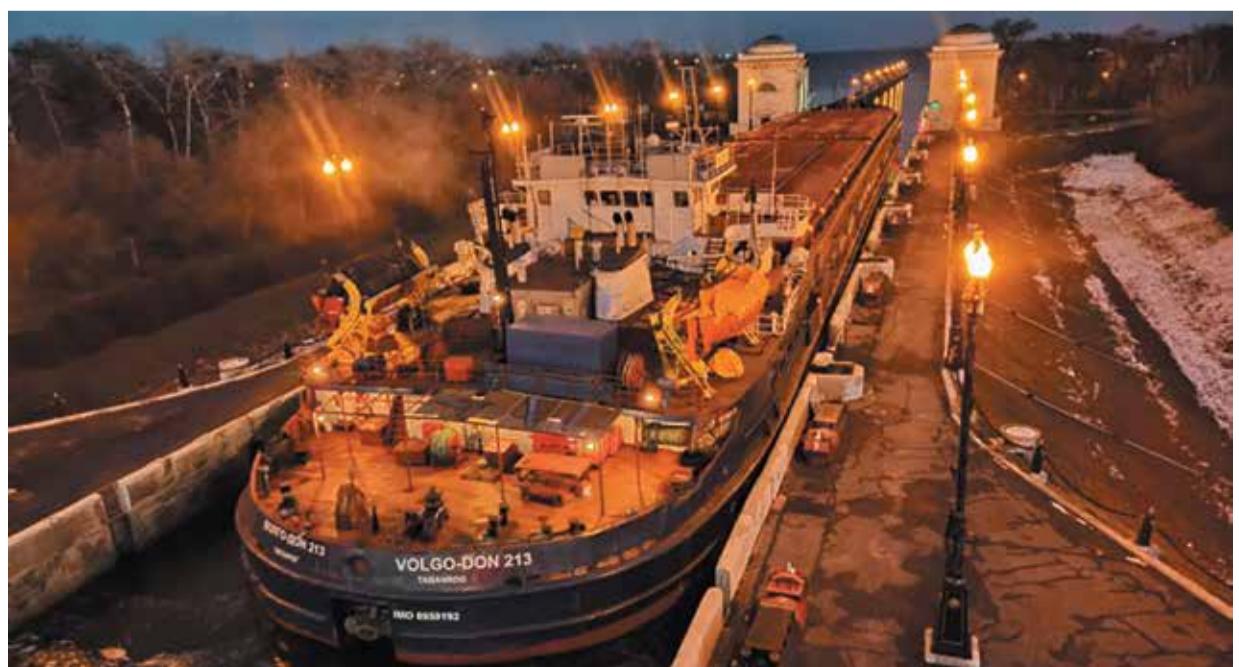


Фото с сайта Росморречфлота



ИМО

РОССИЯ ПЕРЕИЗБРАНА В СОВЕТ ИМО

РФ избирается в Совет ИМО по категории «А» начиная с 1958 года — первого года работы Международной морской организации.

Российская Федерация переизбрана в Совет ИМО на предстоящий двухлетний период 2022–2023 годов по категории «А», сообщает пресс-служба Минтранса России.

Выборы состоялись в рамках Ассамблеи Международной морской организации. Ассамблея проводит свои сессии один раз в два года и собирает представительные делегации государств-членов ИМО.

При этом по уровню поддержки государств-членов ИМО Россия заняла третье место в категории, обойдя, среди прочих, такие стра-

ны, как Великобритания, Китай, США.

Совет руководит работой Организации в период между сессиями Ассамблеи. Он состоит из 40 государств-членов ИМО, избираемых на двухлетний период по следующим категориям: «А» — 10 ведущих морских государств, «В» — 10 иных государств, значительных с точки зрения международной морской торговли, «С» — 20 морских государств, заинтересованных в морских перевозках или судоходстве, чье присутствие в Совете призвано

обеспечивать географическое представительство различных регионов мира.

Российская Федерация избирается в Совет ИМО по категории «А» начиная с 1958 года — первого года работы ИМО.

В компетенцию Совета ИМО входит одобрение стратегических документов организации, руководство деятельностью Секретариата ИМО, решение вопросов членства в ИМО, рассмотрение финансовых, кадровых, организационных вопросов, включая бюджет, избрание генерального секретаря.

АТОМФЛОТ

БОЛЬШЕ ЛЕДОКОЛЬНЫХ ПРОВОДОК

Атомные ледоколы в летне-осеннюю навигацию обеспечили 111 ледокольных проводок против 66 годом ранее.

ВАтомфлоте подвели итоги летне-осенней навигации в акватории Северного морского пути. По информации пресс-службы ведомства, с 1 июля по 30 ноября атомные ледоколы обеспечили 111 ледокольных проводок против 66 годом ранее.

Общая валовая вместимость судов составила 2,1 млн тонн (в 2020

году — 1,1 млн тонн). В восточном направлении обеспечено 62 проводки, в западном — 49. Ключевым грузом летне-осенней навигации стал железнорудный концентрат (перевезено 0,5 млн тонн).

Как отметил заместитель генерального директора — директор по судоходству ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица, «в период летне-

осенней навигации наши ледоколы не работали только в сентябре, когда в акватории наблюдались наиболее благоприятные условия для плавания».

Он добавил, что за отчетный период было обеспечено 86 транзитных рейсов (в прошлую их было 65).

Как отметили в Атомфлоте, в этом году одной из самых востребованных услуг стало информационно-навигационное сопровождение по маршруту плавания — в 2021 году ею воспользовались 49 (суда под флагами Российской Федерации, Маршалловых островов, Бельгии, Багамских островов, Гонконга, Кюрасао, Нидерландов, Финляндии, Панамы, Мальты, Португалии, Антигуа и Барбуды, Либерии) против 11 судов в 2020 году.

В настоящее время в акватории Севморпути работают четыре атомных ледокола ФГУП «Атомфлот»: «Таймыр», «Вайгач», «Ямал» и «50 лет Победы».



Фото с сайта ФГУП «Атомфлот»

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО МАРШРУТОВ

Гидрографическое предприятие Росатома выполнило рекордный объем исследований акватории СМП.

Навигационно-гидрографическое обеспечение Севморпути в 2021 году завершено. По сравнению с прошлым годом Гидрографическое предприятие увеличило объем исследований акватории почти в два раза — с 46,6 тыс. до 83,6 тыс. приведенных километров.

Работы проводились согласно перспективному плану НГО Севморпути на 2021–2025 годы, утвержденному ГК «Росатом». Несмотря на сложные гидрометеорологические и ледовые условия навигации 2021 года, в части гидрографических работ перспективный план НГО выполнен на 102,5%.

В соответствии с планом НГО в 2021 году Гидрографическое предприятие также установило автономные источники питания на

17 светящихся навигационных знаках, выполнило постановку и съемку 96 плавучих предстереотипных знаков, произвело обслуживание 193 береговых средств навигационного обеспечения.

Высокий темп исследований Гидрографическое предприятие намерено поддерживать и в дальнейшем — для того, чтобы увеличить количество рекомендованных маршрутов на Севморпути. Если с 2011 по 2020 год общий объем исследований акватории составил 377 тыс. приведенных километров, то с 2021 по 2025 год будет исследовано 430 тыс. приведенных километров.

Приведенные километры — это количество пройденных судном километров при производстве промеров, умноженное на коэффициент

приведения (зависит от скорости судна и других факторов). Необходимость измерения объемов съемки рельефадна в приведенных километрах возникла у Гидрографического предприятия в связи с использованием эхолотов предыдущих поколений. В настоящее время предприятие эксплуатирует современные эхолоты пятого поколения, которые позволяют получать данные высокой достоверности, независимо от прочих факторов.

С 2022 года Гидрографическое предприятие будет измерять объем гидрографических работ согласно общепринятым современным стандартам — в линейных километрах. Это расстояние, пройденное судном во время проведения съемки рельефа дна на галсе (от одного поворота до другого).

ГТЛК

НОВАЯ ЦИФРОВАЯ ПЛАТФОРМА

ГТЛК создает цифровую платформу с цифровым паспортом лизингополучателя и возможностью мониторинга предметов лизинга.

Планируется, что к 2025 году на платформе управления ГТЛК будут собираться данные о 90% транспортных средств, переданных компанией в лизинг.

ГТЛК уже начала также работу над созданием цифровой платформы, включающей цифровой паспорт лизингополучателя, а также возможность мониторинга предметов лизинга с контролем за техническим состоянием активов, сообщил генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих на пленарной дискуссии «Цифровая логистика 2021–2024–2030: от трансформации компаний к лидерству всей транспортной отрасли», проходившей в рамках форума «Транспорт России». Это масштабная и важная задача для компании, чей парк насчитывает 310 воздушных судов, 180 водных судов, 101,6 тыс. вагонов, 7,6 тыс. единиц пассажирского транспорта.

«Мы говорим о новых технологиях — цифровые сервисы, оплата по биометрии, но реалии таковы, что на сегодняшний день в том же Екатеринбурге в большинстве автобусов работают контролеры с бумажными билетами. Хотелось бы призвать всех инициаторов инновационных проектов проецировать идеи на конкретные случаи и реалии, а затем отслеживать эффективность внедрения предложенных технологий

на транспорте. Нужно собирать и анализировать информацию о транспортных системах, маршрутах в городах — так называемые «большие данные». Именно они станут основой транспортно-экономического баланса», — отметил Евгений Дитрих.

Планируется, что к 2025 году на платформе управления ГТЛК будут собираться данные о 90% транспортных средств, переданных компанией в лизинг. В перспективе ГТЛК рассматривает возможность предоставления такого сервиса и для сторонних парков.

«Нам важно понимать, что происходит с каждым транспортным средством, как оно обслуживается, если есть вопросы по эксплуатации — проводить работу с клиентом. Один из процессов цифровой трансформации, который мы в ГТЛК запустили сейчас, — это оснащение нашего парка датчиками для сбора тех самых «больших данных», — рассказал глава ГТЛК.

«У ГТЛК есть все необходимые эффективные финансовые инструменты по обеспечению поставок оборудования и комплексных решений для создания цифровой инфраструктуры логистики. Мы готовы способствовать созданию и развитию сервисов, направленных на повышение эффективности и безопасности перевозок пассажиров и грузов в едином информационном пространстве», — заключил глава ГТЛК.

РС

ДЛЯ НАДЕЖНОСТИ СУДОВЫХ ВАЛОВ

Разработанные РС требования к валам из полимерно-композиционных материалов вступят в силу с 1 января 2022 года.

Российский морской регистр судоходства разработал требования к валам из полимерно-композиционных материалов. В ходе разработки новых требований Регистра были проанализированы НИР и другие документы, касающиеся проектирования, методов расчета прочности, технологии изготовления и контроля качества применения полимерных композиционных материалов для судовых валов.

Несмотря на увеличенный по сравнению со стальными валами диаметр и более высокую стоимость, производство валов из ПКМ имеет хорошие перспективы и востребовано на рынке. Среди преимуществ такого оборудования по сравнению с валами из стали можно отметить более высокие характеристики удельной жесткости, удельной прочности. В противоположность им стальные конструкции из-за значительного

веса (на 25–80% выше, чем у валов из ПКМ) и возможности возникновения низкочастотного поперечного резонанса выполняются укороченными и соединяются между собой муфтами, чтобы исключить возникновение колебаний вала в диапазоне максимальных оборотов двигателя и последующего разрушения.

Инновационные композитные материалы в настоящее время все активнее используются в судостроительном производстве: допускаются при изготовлении конструкций, деталей оборудования судов и морских сооружений. Стремясь оперативно реагировать на современные запросы отрасли, Регистр разрабатывает и внедряет новые требования, чтобы содействовать продвижению прогрессивных технологий в судостроительную индустрию.

Документ вступает в силу с 1 января 2022 года.

А-НАВИГАЦИЯ

ИЗ ЦЕНТРА — ДИСТАНЦИОННО

Росморпорт продемонстрировал разработки в части платформы автономного судоходства.

В Санкт-Петербурге планируется создание центра дистанционного управления автономными судами ФГУП «Росморпорт». Как сообщает пресс-служба Минтранса России, в рамках форума «Транспорт России» Росморпорт продемонстрировал разработки в части платформы автономного судоходства.

Решения уже внедрены и проходят испытания на судах технического флота и будут применяться для автономного и дистанционного управления новейшими паромами предприятия.



Фото с сайта Росморпорта

ВОПРОС — В ФОРМАТЕ

Массовое использование автономных судов Минтранс России ожидает через 5–7 лет.

Начало массового использования автономных судов ожидается через пять — семь лет. Такое мнение в ходе отраслевой конференции «Автономное судоходство» в рамках «Транспортной недели» в Москве высказал заместитель министра транспорта России Александр Пошивай.

«В 2023 году у нас будут первые суда первой и второй степени автономности. Далее еще два-три года необходимы на создание линейки необходимых приборов, после чего нас ничто уже не отделяет от широкого применения автономных судов. В течение пяти лет — да, но вопрос, в каком формате. Широта использования зависит от скорости отработки задач, таких как отече-

ственное приборо- и судостроение. Я считаю, что пять — семь лет — это те сроки, на которые можно смело ориентироваться», — сказал Александр Пошивай.

По словам замминистра, соответствующее оборудование в 2023 году планируется поставить на новые паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», которые будут перевозить железнодорожные составы, автомобили и различные грузы по Балтийскому морю между Ленинградской и Калининградской областями.

КСТАТИ...

«Паром «Маршал Рокоссовский» готов к отправке в Россию из турецкого порта Тузла, документы

Российского морского регистра на судно выданы», — подтвердил он.

Как мы сообщали ранее, двухтопливный паром «Маршал Рокоссовский» является первым в серии из двух аналогичных судов, строящихся для ФГУП «Росморпорт» по проекту CNF19M Морского Инженерного Бюро. Строительство парома велось ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» в кооперации с верфью Kuzey Star Shipyard (Турция).

Осенью 2021 года «Маршал Рокоссовский» был передан заказчику и оператору — ФГУП «Росморпорт». Второй паром данного проекта «Генерал Черняховский» предполагается ввести в эксплуатацию в III квартале 2022 года.

КАДРЫ

УПРАВЛЯТЬ БЕЗ ЭКИПАЖА

В России начнут подготовку специалистов по автономному судоходству с 2022 года.

В России начнут подготовку специалистов по автономному судоходству с 2022 года, сообщил руководитель Отраслевого центра «Маринет» Александр Пинский в ходе Первого Международного форума по интеллектуальным и автономным навигационным судовым технологиям.

Подготовку будет осуществлять Российский университет транспорта в сотрудничестве с морскими университетами и судоходными компаниями в России.

Преподавателями курсов станут операторы, управляющие существующими автономными судами дистанционно (в рамках соответствующего эксперимента). Александр Пинский призвал профильные университеты со всего мира участвовать в подобных образовательных программах.

В настоящее время в России проводится эксперимент по автономному судоходству, к которому могут присоединиться любые судоходные компании, которые за-

хотят установить на своих судах под российским флагом соответствующее оборудование.

«Мы предлагаем широкий спектр технологий в сфере автономного судоходства, но судоходные компании могут брать отдельные блоки, интересные именно им и соответствующие их видению бизнеса (например, дистанционное судоходство, системы предотвращения столкновений и т. д. — Ред.)», — отметил Александр Пинский.



НОУ-ХАУ

С НОСИТЕЛЕМ БЕСПИЛОТНОГО МОДУЛЯ



Фото с сайта МИБ

Морское Инженерное Бюро представило концепты учебно-производственного и стоечного судов.

Морское Инженерное Бюро разработало концептуальные проекты учебно-производственного судна проекта PV20R и грузопассажирского плавучего объекта (стоечного судна) проекта PV21M для его обслуживания. Технической особенностью разработанных проектов является соответствие самым современным требованиям по безопасности, включая экологические.

вой рубки, машинным отделением в кормовой части, дизель-электрической энергетической установкой, двумя полноповоротными винто-рулевыми колонками и носовым подруливающим устройством, с категорией ледового усиления лед20.

Для выполнения учебных и исследовательских задач на судне предусматривается 5 специализированных учебных помещений. Все лаборатории соединяются оп-

Основные характеристики учебного судна проекта PV20R:
Класс PPP — М3.0 (лед 20) А; длина наибольшая — 58,30 м; длина по КВЛ — 58,15 м; ширина габаритная — 12,30 м; ширина расчетная — 12,00 м; высота борта до главной палубы — 3,50 м; осадка по КВЛ — 1,80 м; надводный габарит при осадке по КВЛ — 8,60 м; водоизмещение при осадке по КВЛ (около) — 1000 тонн; суммарная мощность 4-х ГДГ — 2200 кВт; мощности пропульсивных ГЭД — 2х 590 кВт; скорость эксплуатационная — 20 км/ч; мощность НПУ — 75 кВт; экипаж — 10 чел.; спецперсонал — 35 чел. /37 мест; автономность плавания — 15 суток.

УПС проекта PV20R предназначается для практической подготовки по профессиям морского и речного флота, в том числе членов экипажей судов; отработки методик пилотирования судов по дистанционным и безэкипажным технологиям навигации; формирования исследовательских компетенций и технологических заделов в области цифровой навигации и управления флотом; повышения безопасности и надежности судоходных гидротехнических сооружений в части проведения инженерных изысканий, обследования состояния гидротехнических объектов; повышения безопасности судоходства в части выполнения съемочных, промерных, гидрографических работ, в том числе на мелководных участках, подготовки цифровых навигационных карт; экологического мониторинга гидросферы, в том числе внутренних водных путей.

Судно является носителем автономного (беспилотного) модуля, управляемого дистанционно (радиоуправление посредством цифровой связи), с возможностью осуществлять управление модулем с помощью «искусственного интеллекта».

Новый концепт учебного дизель-электрохода проекта PV20R — это стальное самоходное судно с избыточным надводным бортом, вертикальным форштевнем и транцевой кормовой оконечностью, средним расположением двухъярусной надстройки, носовым расположением руле-

тической локальной и бортовой Wi-Fi-сетью.

В носовой рубке на главной палубе размещается класс навигационной подготовки и судоходения, оборудованный тренажерами.

На верхней палубе в средней части размещена конференц-зал на 45 посадочных мест, оборудованный мультимедийным презентационным оборудованием, системой видеоконференцсвязи.

В кормовой части верхней палубы предусмотрена площадка для запуска и приема беспилотных летательных аппаратов и для приема грузов на подвесе вертолета (когда на палубе нет грузов).

Грузопассажирский плавучий объект (стоечное судно) проекта PV21M предназначается для решения следующих задач: обеспечение стоянки и обслуживания учебно-производственных судов РУТ; обслуживание катеров и других маломерных судов с возможностью их подъема на палубу с помощью установленного на нем грузового крана грузоподъемностью 3 т при вылете стрелы 5 м; хранение в трюме и грузовой судовой имущества обслуживаемых судов; временное размещение под тентом ожидающих посадки на суда людей и оборудования.

Грузопассажирский плавучий объект — ponton с грузовым краном и грузовой палубой, рубкой для дежурного помещения и дизель-генератором, с тентом для укрытия находящихся на борту людей.

Основные характеристики стоечного судна проекта PV21M:

Класс PPP — Р1.2; длина наибольшая — 36,68 м; длина по КВЛ — 36,00 м; ширина габаритная — 10,40 м; ширина расчетная — 10,00 м; высота борта до главной палубы — 2,20 м; осадка по КВЛ — 0,50 м; надводный габарит при осадке по КВЛ — 7,30 м; основной источник электропитания — береговое питание; резервный источник электропитания — аварийный ДГ 60 кВт; площадь грузовой части палубы — 110 кв. м.



«КРАСНОЕ СОРМОВО»

РАЗВИВАТЬ КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Завод «Красное Сормово» начал новый этап программы производительности труда.

ПАО «Завод «Красное Сормово» в связи с увеличением объемов производства планирует принять на работу в общей сложности около 600 человек. Как мы сообщали ранее, в мае текущего года завод выиграл конкурс на строительство серии сухогрузов из 11 судов проекта RSD59, которые строятся по заказу АО «ГТЛК». По условиям контракта, все суда новой серии должны быть переданы заказчику в 2022 году.

«Загрузка предприятия вырастет, в том числе поэтому мы и набираем новых высококвалифицированных сотрудников, которые смогут выполнить весь необходимый объем работ по заказам», — подчеркнул генеральный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин.

Он сообщил, что около 300 сотрудников уже набраны. Так, в штат приняты 20 конструкторов и технологов, 103 основных производственных рабочих и 167 вспомогательных. Еще 104 человека приступили к работе в качестве учеников под руководством

опытных наставников из числа сотрудников предприятия. После обучения лучшие стажеры перейдут в штат завода.

«Сейчас завод нуждается в сборщиках конструкций металлических судов, судовых слесарях-монтажниках и трубопроводчиках, электросварщиках, персонале стачочных профессий», — заявил Михаил Першин. Предприятие готово принять порядка 200 сотрудников этих специальностей.

Сормовский завод стал первым судостроительным предприятием России, которое включилось в проект «Производительность труда и поддержка занятости». За последние три года показатели труда на верфи выросла более чем вдвое — с 0,45 млн руб. на человека в 2018 году до 1,01 млн руб. на человека в 2020 году. По итогам прошлого года завод «Красное Сормово» получил статус регионального предприятия-образца производительности труда.

В настоящее время верфь начинает новый этап корпоративной программы производительности

труда. «Если до сих пор мы, прежде всего, занимались повышением производительности труда на производстве — цифровизацией, роботизацией, операционной эффективностью, то теперь применим комплексный подход, который также предполагает системную работу с кадрами и внедрение передовых маркетинговых практик», — пояснил Михаил Першин.

Проект завода «Красное Сормово» станет одной из первых в России системных программ повышения производительности труда на промышленном предприятии. В частности, на сормовском заводе организуют программы подготовки и повышения квалификации руководителей среднего и высшего звена.

«Главное богатство каждого предприятия — человеческий потенциал. Это основа экономики, ключ к успеху на рынке труда, все инновации и достижения на рынке делают. Именно поэтому развитие кадрового потенциала — один из приоритетов в работе завода», — отметил Першин.



Фото предоставлено пресс-службой «Красного Сормова»

«ВЫМПЕЛ»

ДОЛЕТИТ ЛИ «КОМЕТА» ДО ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

Судзавод «Вымпел» планирует расширять поставки пассажирских скоростных судов на подводных крыльях в Азиатско-Тихоокеанский регион.

АО «Судостроительный завод «Вымпел» разработало стратегию продвижения продукции гражданского назначения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, сообщил генеральный директор АО Евгений Норенко на заседании Экспортного совета при губернаторе Ярославской области. По информации «Интерфакса», речь, в частности, идет о поставках пассажирских скоростных судов на подводных крыльях «Комета 120M».

«Ведутся переговоры о поставках «Кометы» на опытную эксплуатацию в Индию, мы уже практически полтора-два года на эту тему разговариваем, но, к сожалению, здесь есть объективные препятствия, которые связаны с пандемийными временами», — сказал гендиректор.

Кроме того, по его словам, судну требуется модернизация с учетом условий эксплуатации в субтропи-

ческом климате. «Индийский океан и Черное море — это совершенно разные вещи. Для модернизации необходимо выделение финансирования через Минпромторг, мы уже обращались», — сказал Норенко.

Он также сообщил, что предприятие планирует расширять географию поставок и другого типа судов — катамаранов на подводных крыльях.

«Мы подписали с Восточно-Сибирским речным пароходством контракт на строительство двух катамаранов. Это первый опыт в Российской Федерации по строительству катамарана с подводным крылом в габаритах судна (...). Мы ведем достаточно активные переговоры с правительством и губернатором Приморья о возобновлении морских перевозок в Приморском крае (...). Организация производства на удаленных производственных площадках

позволит «Вымпелу» вполне гармонично, вполне логично выйти на Владивосток, а там недалеко до стран с серьезным потенциалом — Индонезия, Вьетнам, где достаточно серьезная потребность в этих пассажирских судах», — сказал гендиректор «Вымпела».

«Комета 120M» — быстроходное судно на подводных крыльях, которое может перевозить до 120 пассажиров со скоростью около 65 км/ч (35 узлов). Рыбинское предприятие выпустило три таких судна, еще два изготовит в 2022 году. «Кометы» используются для перевозки пассажиров по Черному морю.

«Вымпел» специализируется на выпуске средне- и малотоннажных морских и речных судов и катеров военного и гражданского назначения. Ранее он входил в ГК «Калашников». В декабре 2020 года 82,88% акций судзавода приобрела ОСК.

БАРЖИ

ПО ЛИЗИНГОВОЙ СХЕМЕ С РАСЧЕТОМ НА СУБСИДИИ

Самусьский ССРЗ приступил к исполнению своего самого крупного за последние двадцать лет заказа.



На Самусьском судостроительно-ремонтном заводе состоялась церемония закладки партии из 10 морских барж, которые будут построены для Енисейского речного пароходства. Общая стоимость контракта — 2 млрд руб.

Контракт на постройку судов был подписан в мае 2021 года. Серия из 10 несамоходных барж-площадок проекта RDB 66.68M имеет морской класс М-СП3,5 (лед30). С учетом желаний заказчика в проект были внесены корректировки. В частности, при сохранении грузоподъемности уменьшены габариты и вес, что позволит снизить затраты на топливо при буксировке. Длина баржи составит 92 м, доковый вес — 700 тонн, грузоподъемность в речных условиях — 3 тыс. тонн, в морских — 2,5 тыс. тонн.

Изменения в типовой проект были внесены с тем, чтобы суда могли эксплуатироваться и в морских, и в речных условиях, быть универсальными. «В весенний период мы планируем использовать их на притоках Енисея — Нижней Тунгуске, Подкаменной Тунгуске, реке Большая Хета, выполняя в том числе и программу «северного завоза», а после того, как порт Дудинка и Енисейский залив освободятся от льда, — в морских условиях», — отметил исполнительный директор ЕРП Евгений Грудинов.

Согласно условиям контракта, Самусьский судостроительно-судоремонтный завод Николая Вдовенко, заказ ЕРП — самый крупный за последние 20 лет. Он стал значимым шагом в развитии предприятия. «Контракт, предусматривающий строительство 10 морских барж, позволит на три года загрузить наши производственные мощности практически на 100%. Объем работы очень большой, и мы делаем все возможное для его скорейшего выполнения: восстанавливаем оборудование и приобретаем новое, полностью укомплектовали штат предприятия и вводим две смены работы заготовительного участка. Перед коллективом завода стоит задача выполнить заказ качественно и в срок», — рассказал Николай Вдовенко.

Новые суда необходимы для реализации масштабных инвестиционных проектов на Таймыре, таких как реконструкция Норильска, рассчитанная до 2035 года, и реализация «Серной программы» «Норникеля». Они помогут справиться со значительно возросшим грузооборотом. Строительство будет финансироваться с привлечением лизинговой схемы Сбербанка, а также поддержкой Минпромторга России в виде субсидирования процентной ставки.

Увеличение грузопотока связано также с освоением новых

«РИГЕЛЬ»: ТРАДИЦИИ И ИННОВАЦИИ

Компания «Ригель» является одним из лидеров аккумуляторной промышленности страны. Предприятие традиционно работает преимущественно для нужд ВМФ, однако с появлением стратегических инвесторов в лице структур «Теллус Групп» и Инвестиционной компании «Евроинвест» приступило к диверсификации рынков сбыта. Сегодня АО «АК «Ригель» проводит опытно-конструкторские разработки, в том числе и в области энергообеспечения маломерных и малотоннажных судов с электрическим двигателем.

Литий-ионные аккумуляторы, на которых, прежде всего, специализируется компания, по своим удельным и эксплуатационным характеристикам превосходят все ранее разработанные электрохимические системы в области температур среды обитания человека (от -20°C до $+50^{\circ}\text{C}$).

В части энергетических характеристик конкурентоспособность литий-ионной батареи такова, что отказ от двигателей внутреннего горения и переход к использованию электродвижущей силы приобретает глобальный характер. Не остается в стороне и водный транспорт, тем более что в сфере ВПК литий-ионные тяговые источники питания находят применение уже в течение двух десятилетий.

В этом году компания «Ригель» приняла участие в ряде главных выставочных мероприятий, вызвав в отраслевом сообществе очевидный интерес. Понятный — в свете повсеместно возрастающих экологических требований време-

ни. Так, применительно к водному транспорту, по оценкам экологов, на судоходство в мире приходится в среднем 13% выбросов оксида серы и 15% оксида азота.

В России уже появляются первые пассажирские суда, работающие на электрических силовых установках, а по последней информации, некоторые предприятия даже приступили к их серийному производству. В Санкт-Петербурге недавно испытали электрическое прогулочное судно и готовы к его коммерческой эксплуатации. Москва анонсировала запуск девяти речных трамваев уже в следующую навигацию. Более того, к 2024 году обещают запустить первый в мире круглогочный электрический флот из 21 судна. Красноярский край заявил

но долго, он служит иллюстрацией к тезису о том, что будущее водного транспорта, причем ближайшее, — в электродвижении.

«Наше предприятие готово создавать инновационные энергетические модули и системы (прежде всего на базе литий-ионных аккумуляторов), которые будут оптимально адаптированы под запросы и уникальные параметры потенциальных потребителей», — рассказывает генеральный директор компании «Ригель» Евгений Власов. — И уже сейчас в нашем инновационном портфеле порядка десяти новых решений в стадии опытно-конструкторских разработок, которые ориентированы на такие перспективные отрасли, как телеком, «умная энергетика», а также водный и наземный электротранс-

порт. И в этих направлениях в ближайший год мы намерены вступить в научно-производственную кооперацию с целым рядом отраслевых партнеров».

В этом ряду компании «Морсвязьавтоматика» и «Нева Тревел», с которыми «Ригель» уже ведет совместную работу в области энергообеспечения маломерных и малотоннажных судов с электрическим двигателем.

Обладая высоким научным, конструкторским и производственным потенциалом и располагая современными автоматизированными линиями по производству никель-металлогидридных и литий-ионных аккумуляторов, к гражданскому сегменту рынка «Ригель» основательно повернулся лишь год назад, с приходом в компанию стратегических инвесторов — «Теллус Групп» и «Евроинвест». В обновление предприятия уже вложено более 300 млн руб.



Фото с сайта компании

За прошедший год на предприятии разработан стратегический план модернизации завода и выхода его продукции на новые рынки, в том числе в гражданском секторе. В компании предпочитают совместно с заказчиками искать решения для каждого конкретного объекта, эксплуатирующего литий-ионные аккумуляторные батареи (ЛИАБ), с тем, чтобы вырабатывать согласованный комплекс мер для каждого случая применения высокомощной ЛИАБ.

На сегодняшний день производственный комплекс компании обеспечивает устойчивый выпуск литий-ионных аккумуляторов и батарей на их основе, а также изготовление опытных образцов изделий по ОКР.

Также в структуру производственного центра входит уникальный Учебный комплекс для обучения специалистов, студентов, а также повышения квалификации сотрудников самого предприятия.

ЭНК

БЕЗОПАСНОСТЬ СУДОХОДСТВА НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ

Sitronics KT внедрит автоматизированную систему создания и передачи электронных навигационных карт для судов.

Сitronics KT (входит в российскую ИТ-компанию Sitronics Group) выиграла открытый аукцион на развитие комплексной автоматизированной системы сбора и оперативной передачи актуализированных электронных навигационных карт на суда подведомственных Росморречфлоту организаций.

В рамках проекта компания поставит специально разработанное программное обеспечение и оборудование для создания картографических центров двух уровней: одного регионального и одиннадцати бассейновых центров для администраций бассейнов внутренних водных путей. Также будет развернута инфраструктура удаленной передачи электронных навигационных карт для бассейновых центров. Поставка системы планируется до ноября 2023 года.

Региональный центр обеспечивает учет и накопление цифровой картографической информации, проведение камеральных проверок ЭНК, предоставление актуализированных ЭНК в отраслевой центр, который был развернут ранее на базе ФГБУ «Канал имени Москвы».

Бассейновый центр необходим для планирования, контроля, выполнения сбора, учета и накопления исходной навигационно-гидрографической и топогеодезической цифровой информации бассейна, создания ЭНК и корректурных наборов в бассейне. Полученные данные будут передаваться в Региональный центр для проверки и корректировки ЭНК.

Инфраструктура удаленной передачи ЭНК предназначена для предоставления судам доступа к информационным ресурсам бассейна посредством сети Интернет, обеспечения канала связи судно — берег, а также предоставления доступа данных с судна к береговым цифровым сервисам, оперативного

обмена информацией, доведения актуализированных ЭНК и другой информации до судов.

«Масштабное внедрение автоматизированной системы сбора и оперативной передачи актуализированных электронных навигационных карт позволит совершить качественный скачок в скорости обновления и доведения картографической информации. Судоводители смогут более оперативно получать актуальные электронные навигационные карты и корректуры к ним. Таким образом, мы сможем вывести безопасность судоходства на новый уровень», — прокомментировал генеральный директор Sitronics KT Андрей Родионов.



Фото с сайта Sitronics Group

BIM-МОДЕЛИРОВАНИЕ

ПРОЕКТИРОВАТЬ ПО СОБСТВЕННЫМ СТАНДАРТАМ

Росморпорт начнет применять BIM-технологии при проектировании ГТС.

ФГУП «Росморпорт» будет развивать BIM-технологии при проектировании и эксплуатации гидротехнических сооружений. Об этом, как передал корреспондент «Водного транспорта», во время конференции «Инфраструктура портов Азово-Черноморского и Азово-Донского бассейнов 2021» рассказала заместитель начальника производственно-технического отдела Управления капитального строительства и ремонта ФГУП «Росморпорт» Елена Даева.

«Росморпорт идет в ногу со временем, и такое веяние, как BIM-моделирование, нас тоже коснулось. Еще в октябре была объявлена закупка на 4 млн руб. Мы хотим разработать наш собственный стандарт по информационному моделированию, чтобы понимать, как применять современные BIM-технологии в проектировании, какие технические требования прописывать в заданиях, на что обращать внимание при приемке и проверке», — пояснила докладчик.

В Росморпорте надеются, что применение технологий позво-

лит избежать ошибок и накладок при реализации проектов. Также Елена Даева напомнила, что вся работа ФГУП «Росморпорт» строго регламентирована, существует множество разных стандартов, на которые опирается предприятие. Поэтому и при применении BIM-моделирования нужен отдельный стандарт.

«Все новые задания на проектирование, заказчиком которых будет Росморпорт, будут содержать требование BIM-моделирования. Так, заключен договор с «Ленморниипроектом» на проектирование реконструкции пятого причала в порту Магадан, и там это требование уже присутствует», — добавила Елена Даева.

BIM-проектирование — это создание виртуальной трехмерной модели. BIM-технологии предназначены для сбора, хранения, обработки и выгрузки данных по объекту, которые вначале вносят корректировки в виртуальную модель и рассчитывают последствия, а потом реализуются на деле, на конкретном физическом объекте.





САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

«НЕВСКИЙ МАРШРУТ» В ПРИДАЧУ

В Санкт-Петербурге подвели итоги навигации.

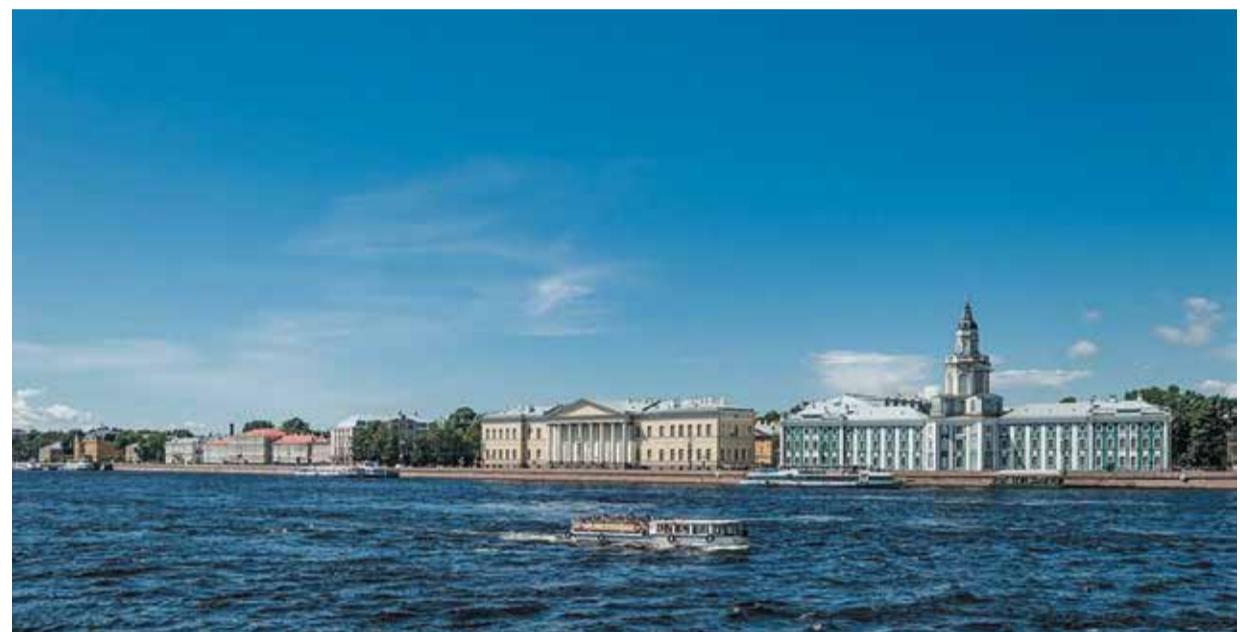
По внутренним водным путям в Санкт-Петербурге пришло 345 судов с 59,5 тыс. пассажирами на борту, в том числе на причалах Речного вокзала было обслужено 35,4 тыс. пассажиров. По предварительной информации, скоростными судами по маршруту на Петергоф и Кронштадт воспользовались около 700 тыс. человек.

В рамках реализации проекта «Городские причалы Санкт-

Петербурга» в навигацию функционировало 19 городских причалов общего пользования — на 6 ед. больше, чем в 2020 году. За время навигации к ним выполнено более 30 тыс. подходов и 506 стоянок (против 12,6 тыс. подходов и 205 стоянок в прошлом году).

В навигацию 2021 года в государственной информационной системе «Перечень маршрутов водного транспорта Санкт-

Петербурга» была размещена информация о 61 экскурсионно-прогулочном маршруте водного транспорта. Так, 7 августа был запущен пилотный водный кольцевой «Невский маршрут», организованный Ассоциацией владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга по инициативе Комитета по транспорту, Комитета по туризму совместно с СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта».



И ЛИШЬ НОЧЬЮ МОСТЫ — НЕ ПРЕГРАДА ПУТИ

За навигацию-2021 в Санкт-Петербурге проведено 2177 разводок мостов.

В навигацию 2021 года в Санкт-Петербурге СПб ГБУ «Мостотрест» провел 2177 разводок мостов, 62 из которых — технологические. По Неве проведено 2952 судна.

Как рассказал директор подве-

домственного Комитету СПб ГБУ «Мостотрест» Андрей Kochin, больше всего разводок мостов было произведено в июле — 336, что связано в том числе с празднованием в Санкт-Петербурге Дня Военно-морского флота, когда для

подготовки парада на Неве некоторые мосты разводились днем. В подготовке и проведении праздника были задействованы четыре переправы через Неву: Благовещенский, Дворцовый, Троицкий и Литейный мосты.

Ремонтные работы выполнены на 20 сооружениях.

В межнавигационный период на всех разводных мостах будут проведены работы по техническому обслуживанию — настройке электрического, механического, гидравлического оборудования, систем сигнализации, видеонаблюдения, подсветки.

На некоторых мостах будут проведены дополнительные работы.

Напомним, навигация на Неве и Малой Неве началась 10 апреля и завершилась 30 ноября. На рукавах Невы мосты разводились с 20 апреля по 15 ноября.



Фото с сайта СПб ГБУ «Мостотрест»

БЕРЕГ ЛЕВЫЙ — БЕРЕГ ПРАВЫЙ

Новый разводной мост через Неву построят в 2023–2028 годах.

Проект строительства разводного моста через Неву в створе Большого Смоленского проспекта — улицы Колонтий поддержан на заседании Совета по сохранению культурного наследия при правительстве Санкт-Петербурга. Новый мост позволит улучшить транспортное сообщение для 800 тыс. человек, проживающих на левом и правом берегах Невы.

Проектирование переправы выполнено за счет инвестиционных средств. Строительство предполагает использование налоговых поступлений компании «Газпром» в бюджет города.

«Этот мост предусмотрен Генеральным планом Петербурга. Он есть в Концепции развития транспортной системы города. В отличие от соседнего — также планируемого

моста Широтной магистрали сквозного движения — он будет разводной и общедоступный», — сказал губернатор Александр Беглов.

Строительство моста планируется в 2023–2028 годах. Проект станет частью внутреннего полукольца поэтапно формирующейся магистрали, которая соединит северные и южные районы Петербурга в обход центра.

НАВИГАЦИЯ-2021



Фото с сайта ФБУ «Администрация «Волго-Балт»

ДО САМОГО ЧЕРЕПОВЦА

По основной трассе Волго-Балта грузоперевозки за навигацию выросли до 16,6 млн тонн, или на 14%.

По основной трассе Волго-Балта за навигацию перевезено 16,6 млн тонн, что на 14% превышает показатель прошлого года (14,6 млн тонн). Совершено почти 23 тыс. рейсов судов — на 39% больше показателей навигации-2020 (16,5 тыс. рейсов).

Произведено почти 36 тыс. шлюзований (рост 9%). Количество пропущенных судов — 64,5 тыс. (рост 15%).

Навигация на основной трассе Волго-Балта завершилась с небольшим превышением плановых сроков, установленных распоряжением Ространсморфлота на навигацию-2021.

Основная трасса водного пути Санкт-Петербург — Череповец, протяженностью 805 км, входящая в состав Единой глубоководной системы европейской части РФ, проходит по территории Санкт-

Петербурга, Ленинградской и Вологодской областей.

В течение всей навигации был обеспечен проход судов с осадкой до 375 см. Гарантированные габариты судовых ходов выдерживались в полном объеме. Аварий и аварийных происшествий с транзитными судами по вине работников пути не зафиксировано.

Общая протяженность внутренних водных путей в границах Волго-Балтийского бассейна составляет 4961,12 км, из них с гарантированными габаритами — 3012,6 км.

В течение навигации на р. Волхов ниже Волховского шлюза проводились дноочистительные и дноуглубительные работы по увеличению гарантированной глубины до 2,4 м, был задействован технический флот двух филиалов. Сроки реализации намечены до 2023 года включительно.

«ПИЛЬТУН» ЗАКРЫЛ НАВИГАЦИЮ

На петербургском участке Волго-Балта навигацию-2021 закрыл проход по Неве новейшего буксира-спасателя «Пильтун».

Река Нева, протекающая в своем нижнем течении через центр Санкт-Петербурга с несколькими разводными мостами, является одним из самых сложных для судоходства участков на внутренних водных путях РФ. Не случайно, в соответствии с приказом Минтранса России, он является единственным, подлежащим обязательной лоцманской проводке для всех судов. В штате ФБУ «Администрация «Волго-Балт» работает 35 квалифицированных лоцманов, обеспечивающих проводки судов через зону мостов.

В текущем году первое судно прошло под разведенными пролетами в ночь с 10 на 11 апреля. Последнее — в ночь с 30 ноября на 1 декабря. Им стал морской многофункциональный спасательный

буксир «Пильтун», построенный на Невском судоремонтно-судостроительном заводе в городе Шлиссельбург. Новейшее многофункциональное аварийно-спасательное судно вернулось с ходовых испытаний, которые «Пильтун» проходил на Ладожском озере. После подведения итогов испытаний судно будет передано Архангельскому подразделению Балтийского филиала Морспасслужбы.

При этом сам МФАСС «Пильтун», имеющий солидный ледовый класс Arc5, мог «не обращать внимания» на то, что на Неве уже стартовал процесс активного ледообразования.

Всего в 2021 году через мосты прошло 3357 судов, в т.ч. 376 крупногабаритных составов и 712 танкеров.



Фото с сайта www.aoosk.ru

ИТОГИ НАВИГАЦИИ

...И МИЛЛИОНЫ ПАССАЖИРОВ
Общий объем грузоперевозок в Московском бассейне в навигацию-2021 превысил показатели прошлого года на 12,4%.

В минувшую навигацию в Московском бассейне было перевезено более 1,6 млн человек и 25 млн тонн грузов. В части обеспечения судоходства ФГБУ «Канал имени Москвы» госзадание успешно выполнено.

Навигационный сезон 2021 года продлился почти семь месяцев — с 24 апреля по 17 ноября.

Через судоходные шлюзы прошло на 20% больше судов (89 078), чем в навигацию 2020 года, выполнено на 18% больше шлюзований (45 346).

Общий объем грузоперевозок в 2021 году увеличился до 25,4 млн тонн, превысив показатели прошлого года на 12,4%.

Большая часть перевозимых грузов пришла на минерально-строительные материалы (щебень, песок, песчано-гравийные смеси и т.д.) — более 18,5 млн тонн. Остальной объем грузов составили нефтепродукты, промышленное сырье, зерно и прочие грузы.

За семь месяцев внутренними водными путями Московского бассейна воспользовались более 1,6 млн человек. В сравнении с данными 2020 года (632 тыс. чел.) этот показатель вырос на 165%. Всего за эту навигацию в акватории Московского бассейна ВВП пассажирские суда в совокупности совершили больше 25 тыс. рейсов.



Фото с сайта ФГБУ «Канал имени Москвы»

ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ

НОВЫЙ ФОРМАТ ВЕРХНЕВОЛЖЬЯ
Тверскую область в навигацию-2021 посетили 52 тыс. круизных туристов.

В Тверской области подведены итоги круизного сезона. В 2021 году регион посетили 52 тыс. туристов, что, к примеру, по сравнению с 2017 годом больше в два раза, сообщила пресс-служба правительства Тверской области.

Всего в этом году в Тверской области причалили 338 круизных лайнеров: 123 — в Твери, 211 — в Калязине, четыре — в Весьегонске.

Отмечается, что развитие водного туризма — одно из приоритетных направлений для Тверской области. По мнению губернатора Игоря Рудени, Верхневолжье может стать центром речного туризма для всего Волжского бассейна.

На территории особой экономической зоны «Завидово» Тверской области, в устье реки Шоша, ведется строительство нового речного порта. Объект возводят в рамках создания комплекса обеспечивающей инфраструктуры в туристско-рекреационном кластере «Волжское море».

«Создание новой инфраструктуры позволит более качественно организовывать отдых на терри-

за время навигации-2021 через шлюз Белоумут на реке Оке, который был введен в эксплуатацию 22 апреля, прошло 7 552 судна, которые перевезли более 2 млн тонн грузов и 8 тысяч человек. Шлюз выполнил более 3 тысяч шлюзований.

После завершения судоходства на гидroteхнических сооружениях ФГБУ «Канал имени Москвы» проводится межнавигационный ремонт. Эвакуируются знаки навигационной обстановки для обеспечения их надлежащей сохранности, а также проведения соответствующей профилактики и ремонта. Технический флот ФГБУ «Канал имени Москвы» направляется к местам зимнего отстоя.

ФГБУ «Канал имени Москвы» обеспечивает безопасность судоходства на ВВП общей протяженностью 3842 км, в том числе 88 км по городу Москве и 484 км по Московской области. Внутренние водные пути учреждения расположены в 12 субъектах Российской Федерации.

Инфраструктуру учреждения формируют пять насосных станций суммарной мощностью 100 мегаватт, семь гидроэлектростанций суммарной мощностью 66 мегаватт, 20 шлюзов, а также плотины, каналы, причалы и другие гидroteхнические сооружения.

тории, обеспечить условия для развития малого и среднего бизнеса», — считает Игорь Рудени.

В этом году региональным Министерством туризма совместно с представителями Императорского дворца в Твери для круизных туристов была разработана экскурсия с полным погружением в эпоху.

Появляются новые туристические продукты и в Калязине. Был открыт музей «Волгари», рассказывающий об истории затопленной части города, программа «Монастырский остров» включает посещение Угловой башни и выставки об истории Троицкого монастыря. К следующему круизному сезону планируется открытие нового музея комплекса «Родня».

Верхневолжье развивает направления и новые форматы круизных маршрутов: популярны не только 3,4,5-дневные круизы по региону, но и туры выходного дня из Москвы в Тверь и обратно. Так, в Тверскую область в майские праздники на теплоходах прибыло на 65% больше туристов, чем в прошлые годы.

РЕЧНЫЕ ТРАМВАИ

ПЕРВЫЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ КРУГЛОГОДИЧНЫЙ

Новые водные маршруты в Москве в 2022 году будут обслуживать девять электрических речных судов.

Поставка и сборка электрических судов отечественного производства, причалов, а также их полное обслуживание в течение 15 лет и организация регулярных перевозок пассажиров по Москве-реке — таковы основные обязанности будущего единого подрядчика, которого еще предстоит выбрать по итогам конкурса.

«Благодаря поддержке мэра Москвы в 2022 году мы поэтапно откроем движение по двум речным маршрутам и вернем москвичам любимый водный транспорт. Подрядчик организует работу на маршрутах согласно контракту жизненного цикла по обеспечению регулярных речных перевозок. В контракте входит не только поставка и сборка судов и причалов, но и их круглогодичное содержание, ремонт, зарядка и уборка судов, набор капитанов и их заработка платы. Это даст нам уверенность в том, что производитель полностью понимает свою ответственность и будет делать надежный транспорт для ежедневных перевозок москвичей и гостей города», — считает заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Летом 2022 года новые водные маршруты будут обслуживать девять речных трамваев. Полностью пассажирский флот укомплектуют к 2024 году. В его состав войдет 21 судно. Всего на двух маршрутах откроют 23 причала нового типа (шесть из них — со станциями зарядки) и два пункта базирования флота для ночного размещения или ремонта трамваев — в Мневниках Нагатинском Затоне. Все суда будут ледового класса. Таким образом, в Москве заработает первый в мире электрический водный транспорт, который обслуживает пассажиров круглый год.

«Мы хотим создать удобный, предсказуемый и безопасный транспорт. Благодаря ему уже в следующем году примерно 1,5 миллиона человек смогут передвигаться по

Москве намного быстрее», — сказал Максим Ликсутов.

В 2022 году суда начнут курсировать по двум регулярным речным маршрутам: Фили — Киевский вокзал (протяженностью 12,5 км) и Печатники — Автозаводский мост (протяженностью 8 км). Основными пассажирами станут жители прибрежных районов — у них появится общественный транспорт пешей доступности, который позволит сократить время в пути.

К примеру, путь от парка Фили до причала Верхние Мневники на автобусе занимает 65 минут, а по воде — всего 13,5 минуты. То есть на речном трамвае добраться можно в пять раз быстрее. Попасть из Печатников на Коломенскую набережную (с одного берега на другой) благодаря речному трамваю получится всего за три минуты. При этом чтобы доехать на автобусе, понадобится больше часа, а на автомобиле — не меньше 35 минут.

Ежедневно каждым маршрутом смогут пользоваться 15–16 тысяч пассажиров. Речные трамваи станут одним из важных элементов столичного транспорта и удобной альтернативой личному автомобилю. Оплатить проезд можно будет «Тройкой», банковской картой или спомощью биометрической системы. Владельцы единых проездных билетов на 90 или 365 дней смогут проехать на речном трамвае без дополнительной платы.

Названия судов совпадут с наименованиями московских рек — такую концепцию предложили будущие пассажиры речного транспорта еще год назад. Для перв

ого электросудна москвичи уже выбрали название — «Синичка».

Отмечается, что будущие речные суда на 100 процентов экологичны и работают без вредных выбросов. Трамваи будут просторными: около 22 метров в длину, в каждом — до 50 посадочных мест, в том числе и для маломобильных пассажиров. В салонах с панорамными окнами и Wi-Fi установят информационные экраны и USB-разъемы, там будут места для самокатов и велосипедов, а также удобные сиденья и столики для работы за ноутбуком.

Впервые речной транспорт в Москве появился в 1923 году и десятки лет пользовался спросом у пассажиров. Однако в 2006 году регулярный водный транспорт перестал работать — остались только туристические прогулочные маршруты.

В планах правительства Москвы — возродить речной городской транспорт последолгого перерыва. Для этого в 2018 году совместно с Национальным исследовательским университетом «Высшая школа экономики» была проведена аналитическая работа, по итогам которой определили несколько перспективных городских маршрутов речного транспорта. А в 2020 году после реставрации был открыт Северный речной вокзал.

В настоящее время идет реконструкция Южного речного вокзала, который не использовался по назначению почти 25 лет. После открытия он вновь станет одной из важнейших остановок регулярных круизных речных трамваев Москвы.



С официального сайта мэра Москвы

ТЕХФЛОТ

ДЛЯ ПРОМЕРОВ И СКАНИРОВАНИЯ

Новое судно в составе технического флота ФГБУ «Канал имени Москвы» приступит к работе в навигацию 2022 года.

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

Генеральный разработчик проекта — ЗАО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота». Подрядчик: АО «Костромской судомеханический завод».

Промерное судно оснащено современным автоматизированным гидрографическим (промерным) комплексом, предназначенным для выполнения промерных работ и проведения гидрографических изысканий. Преимуществами комплекса является высокая скорость и точность измерения, 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.

Данное судно является головным в серии одиннадцати судов, строящихся для администраций бассейнов внутренних водных путей. Обстановочный теплоход получил название «Промерный 9» и приступит к работе в навигацию 2022 года.

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



НОВАЯ ЖИЗНЬ СТАРОГО ЗАТОНА

Завершена первая полная навигация в порту Работки, на 937-м километре судового хода Волги.

Всередине 80-х годов прошлого века здесь, в устье реки Алферовка, был построен затон и ремонтно-эксплуатационная база флота для Горьковского управления Волжского нефтеналивного пароходства «Волготанкер». Затон длиной в 1200 м и шириной до 200 м, общей площадью около 3 кв. км, принимал на зимний отстой более 30 корпусов речного нефтефлота, включая самые большие танкеры типа «Волгонефть». В корне затона был построен слип с лебедками Г-300 на 10 дорожек, что позволяло спускать суда всех типов. На берегу были оборудованы 6 стапельных мест, велось строительство блока судоремонтных цехов, мощной котельной.

Дальнейшая история, к сожалению, оказалась типичной для периода раз渲ла страны. В итоге купеческий особняк, где размещалось управление РЭБ, несколько ангаров и пустынные берега с оставами бетонных конструкций, забором и котлованами были проданы на торги за символическую сумму.

Обладателем разрушенного хозяйства весной 2018 года стала компания «Логопром».

ЗАМЫСЕЛ

«Мы пришли в Работки потому, что в этом месте автомагистраль М7 ближе всего подходит к Волге. Мы исходили из того, что сочетание водного и автомобильного транспорта когда-то будет востребовано», — говорит директор компании «Логопром» Андрей Иванов. — Позже выяснилось, что рядом расположен коридор, в котором будет проходить ВСМ Москва — Нижний Новгород — Казань. Летом прошлого года вблизи Работок началось строительство завершающего этапа Южного обхода Нижнего Новгорода. В этом году пошли объемы грузов на строительство автомагистрали М12. Стратегия сработала. Проект начал наполняться содержанием и обретать черты настоящего дела».

ПЕРВАЯ ПОЛНАЯ НАВИГАЦИЯ

Осенью 2020 года началась тестовая перевалка. Занесенный песком и илом вход в затон позволял проходить только судам водоизмещением менее 1000 т. Несмотря на это, несколько десятков тысяч тонн песка были приняты и выгружены на голый берег. Начало порту было положено.

К весне 2021 года, с учетом полученного опыта, «Логопром» подошел куда более основательно. Пока была высокая вода, практически с мая и до конца июня, активно выгружался карельский щебень различных фракций и отсевов. С июля пошел наливной песок. Всего за навигацию 2021 года порт Работки принял 272 судна. Грузооборот составил почти 300 000 т. Помимо этого он рос почти в геометрической прогрессии: стартовав со скромных 17 000 т в июне, достиг 100 000 т за половину ноября.

ОБУСТРАИВАЯ ГАВАНЬ

Параллельно с грузовой работой этой осенью в акватории порта, впервые с 1985 года, осуществлено масштабное дноуглубление. Большую помощь в организации и проведении работ оказал Нижегородский район водных путей и судоходства.

Теперь в бывший затон, а ныне гавань нового речного порта Работки, в полной загрузке в межень могут заходить, выгружаться и свободно маневрировать суда всех типов, работающие на Единой глубоководной системе. По всему судовому ходу и на внутреннем рейде проведено дноуглубление

на гарантированную глубину 4,0 м с обеспечением на весь навигационный период. Объем вынутого грунта при дноуглублении составил 120 000 м³.

ПАРТНЕРСКОЕ ПЛЕЧО

«Наши достижения были бы невозможны без взаимовыгодных партнерских отношений с лидерами бизнеса, давно работающими на реке и возводящими инфраструктуру на суше», — говорит Леонид Бронштейн, руководитель портового бизнеса «Логопрома». — Наши основные заказчики — Дорожная Строительная Компания, генподрядчик строительства Южного обхода Нижнего на М7, а также Северо-Западная Торговая Компания, поставщик высококачественных нерудных строительных материалов на М12, — выдали нам аванс доверия и многому нас научили за эту навигацию. В нас поверили основной поставщик наливного песка в нашем регионе — компания «ГОТХ». Всю навигацию мы теснейшим образом взаимодействовали с Ярославским промышленным портом и вполне довольны друг другом. С поддержкой партнеров были воплощены в жизнь планы по стремительному наращиванию грузооборота порта. Мы планируем продолжить плодотворное сотрудничество в будущую навигацию».

БУДУЩЕЕ — РЯДОМ

«Работки примечательны тем, что именно это древнее село, когда-то очень большое и успешное, бывшее даже районным центром, стало прообразом Нью-Басюков, описанных в бессмертном романе Ильфа и Петрова. Безусловно, все сравнения беспочвенны, мы-то делаем настоящее дело», — смеется Андрей Иванов. — Однако надо отдать должное стратегической прозорливости такой экспресс-оценки перспектив Работок со стороны наших великих писателей. Как известно, любые планы ничто без настоящей команды. Руководитель порта Работки, потомственный волгарь, капитан танкерного флота Владимир Вячеславович Чернов с товарищами без сучка и без задоринки провели навигацию, как будто всю жизнь работали в порту. Работники, а также жители Волжского и Чеченино, расположенных поблизости, соскучились по настоящему делу и с энтузиазмом взялись за него, когда почувствовали, что все происходит на самом деле и всерьез. Мы думаем, что Работки имеют все возможности для того, чтобы стать универсальным аванпортом для всей юго-восточной части Нижегородской области. Месторасположение, крупнейшие инфраструктурные, производственные и агропроекты, реализуемые рядом, придадут новый импульс развитию этого красивейшего исторического села и его окрестностей. Мы приложим для этого всю энергию и возможности компании «Логопром».

Елена Уткина



Фото с сайта «Логопром»

БАГАЕВКА: ЭТАП ВТОРОЙ

В Ростовской области приступили ко второму этапу строительства Багаевского гидроузла.

Второй этап строительства Багаевского гидроузла стартует на Дону. Об этом во время Морского совета при правительстве Ростовской области рассказал руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдай, как передал корреспондент «Водного транспорта».

«На 2021 год запланировано начало выполнения следующих работ. Это разработка рабочей документации, строительство вахтового поселка, ограждение и расчистка территории строительства, возведение линии электропередач для обеспечения вахтового поселка, подготовка временных подъездных работ, мобилизация персонала», — рассказал докладчик.

Напомним, контракт на строительство Багаевского гидроузла был заключен между Азово-Донской бассейновой администрацией и компанией «Стройтрансгаз» в октябре 2021 года. Сумма контракта — 27,9 млрд руб. Срок окончания работ — декабрь 2024 года.

В настоящее время подрядчиком заключены контракты на выполнение работ по разработке плана обеспечения транспортной безопасности строящегося объекта с ООО «ПТБ» и на осуществление защиты строящегося объекта от актов незаконного вмешательства с ООО «КНГ-ТБ».

23 ноября состоялась передача строительной площадки подрядчику.

«Багаевский гидроузел — один из крупнейших объектов транспортной инфраструктуры, который возводится на территории региона. С каждым годом обеспечить безопасность судоходства на Нижнем Дону становится все труднее. Строительство гидроузла позволит не просто увеличить гарантированные глубины судоходных путей, мультиплексный эффект получит водохозяйственный комплекс Ростовской области в целом», — заявил заместитель губернатора Ростовской области — министр транспорта Владимир Окунев.

Так, ожидается увеличение пропускной способности на всем протяжении магистральных водных путей до 25 млн тонн/год. Гидроузел поможет решить проблему сохранения водных ресурсов Цимлянского водохранилища благодаря сокращению навигационных попусков с 340 куб. м/с до 180 куб. м/с, обеспечив экономию воды в объеме 3,3 куб. км. Появятся условия для удовлетворения потребности населения в ресурсах для питьевого, хозяйствственно-бытового водоснабжения, мелиорации, промышленности.



Фото О. Димитрова с сайта Росморречфлота

НА ВОЛГО-ДОНЕ РЕКОНСТРУКЦИЯ

На крупнейшем шлюзе Волго-Дона проводится уникальная операция по одновременной замене сразу двух ворот на действующем гидроузоружии.

ВФБУ «Администрация «Волго-Дон» осуществляется уникальная операция — единовременная замена обоих двустворчатых ворот шлюза № 30 Волгоградского гидроузла. К середине ноября выполнены работы по монтажу створок двустворчатых ворот верхней головы шлюза № 30 высотой 14,3 м, шириной 17,2 м и общим весом 450 тонн.

Губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров посетил гидроузел на этапе монтажа створок ворот нижней головы шлюза № 30 общим весом 710 тонн. Работы по монтажу выполняет генподрядчик — волгоградское предприятие ООО «Специальные сварные металлоконструкции» с использованием самоходного плавучего крана «Могучий» (проект J042A) грузоподъемностью 350 тонн.

Операция с одновременной заменой двух двустворчатых ворот на действующем высоконапорном судоходном гидроузоружии является технически сложной и ранее никогда не производилась.

Как правило, операцию производят последовательно: сначала меняют пару ворот верхней головы камеры шлюза и только через полгода — ворота нижней головы. А на весь комплекс работ по реконструкции необходимо как минимум 20 месяцев. Чтобы сократить время вдвое, принято решение поменять ворота одновременно.

Как пояснил руководитель ФБУ «Администрация Волго-Донского бассейна внутренних водных путей» Александр Глушко, срок службы металлоконструкций за 62 года беспрерывной эксплуатации крупнейшего шлюза Волго-Донского судоходного канала пришел к своему логическому завершению. При помощи подрядной компании на объекте поэтапно будут заменены верхние и нижние створы, причем работы ведутся как на поверхности, так и под водой силами профессиональных водолазов.

После установки новых створов предстоит смонтировать навесное оборудование, а полностью реконструкция шлюза будет завершена в 2022 году.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

ГРУЗОВ ЕНИСЕЮ ХВАТАЕТ



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

Енисейское речное пароходство в навигацию-2021 перевыполнило план грузоперевозок на 15%.

Грузооборот Енисейского речного пароходства в навигацию 2021 года составил 4 млрд 261 млн тонно-км. Компания доставила потребителям 2,8 млн тонн грузов, план перевозок выполнен на 115%.

Наибольший объем — 1,7 млн тонн — традиционно пришелся на долю предприятий, входящих в корпоративную структуру «Норникеля». Из них 787 тыс. тонн — перевозка песка, который пароходство добывает на Червинском месторождении при помощи специализированного судна — земснаряда ПЗС-500-26.

Объем перевозок леса составил 479,7 тыс. тонн (17% от общего грузооборота пароходства). Также отбуксировано два транзитных плота общим объемом 39 тыс. тонн леса.

Силами танкерного флота и буксировщиков с наливными баржами перевезено почти 163 тыс. тонн нефтепродуктов, что на 13% превышает уровень прошлого года. В том числе 100 тыс. тонн доставлено в Дудинку, 26 тыс. тонн — в Эвенкию, более 6 тыс. тонн перевезено по Ангаре.

Самый значительный прирост произошел по контейнерным грузам, объем транспортировки которых составил 142 тыс. тонн, или 7107 штук в двадца-

тифутовом эквиваленте. Спрос на данную услугу в последнее время стремительно растет. Так, в 2020 году пароходство перевезло 3238 контейнеров, в 2019-м — 2191 шт. В будущем тенденция просматривается та же: это связано с развертыванием масштабных инвестиционных проектов по развитию Норильского промышленного района. Чтобы обеспечить их реализацию необходимыми материально-техническими ресурсами, пароходство планирует расширить контейнерный парк.

«Сложная эпидемиологическая обстановка, связанная с распространением коронавирусной инфекции, сокращение объемов перевозок по некоторым направлениям не смогли кардинально повлиять на нашу работу. Благодаря своевременно реализованным мероприятиям Енисейскому речному пароходству удалось выполнить все поставленные задачи», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.

Для выполнения плана перевозок в навигацию 2021 года Енисейским пароходством было технически подготовлено и задействовано 415 единиц судов различных типов и назначения общей грузоподъемностью 550 тыс. тонн.

3/4 МЛРД НА СУДОРЕМОНТ

На подготовку флота к навигации 2022 года ЕРП направит около 724 миллионов рублей.

ЕРП планирует к навигации-2022 отремонтировать 413 судов. Объем финансовых средств, направленных ЕРП на подготовку флота, составит 723,6 млн руб., что на 26,5% больше, чем в 2021 году.

Ремонтные работы выполняются преимущественно собственными подразделениями Енисейского речного пароходства — в Подтесовской и Ермолаевской ремонтно-эксплуатационных базах флота, Красноярском судоремонтном центре, производственные мощ-

ности и профессионализм коллективов которых позволяют решать большой спектр задач различной степени сложности.

На большинстве судов будет выполнен текущий ремонт, часть флота подлежит среднему ремонту.

Кроме того, на предприятиях реализуется инвестиционная программа, которая предусматривает капитальные восстановительные ремонты, замену главных двигателей и прочих крупных агрегатов судов, модернизацию флота.

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ ГРУЗОПОТОКОВ

В Алтайском крае в 2021 году с автомобильного на внутренний водный транспорт перенаправлено 657,4 тыс. тонн грузов.

Доля грузоперевозок внутренним водным транспортом по итогам 2021 года в границах Алтайского края составила 835,3 тыс. тонн. Администрация Обского бассейна внутренних водных путей подвела предварительные итоги реализации соглашения с правительством Алтайского края в целях интенсификации использования водного транспорта в регионе в 2021 году.

В навигацию-2021 перенаправлено с автомобильного на внутренний водный транспорт 657,4 тыс. тонн грузов.

По направлениям пассажирских линий Барнаул — Рассказиха, Барнаул — Кокуйское перевезено 16 678 человек.

В рамках заключенного между Росморречфлотом и правительством Алтайского края «Соглашения о предоставлении в 2021 году субсидии федеральному бюджету из бюджета Алтайского края на софинансирование расходных обязательств Российской Федерации в части содержания судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей, расположенных в границах Алтайского края» ФБУ «Администрация Обского БВП» осуществлен комплекс путевых

работ по содержанию внутренних водных путей Обского бассейна.

Для обеспечения безопасности судоходства и поддержания гарантированных глубин на внутренних водных путях Алтайского края четырьмя землечерпательными снарядами суммарной производительностью 2 200 куб. м/час было извлечено 1 261,4 тыс. куб. м грунта, что составляет 102,6% от планового объема грунта (1229,0 тыс. куб. м). Разработано 30 ед. прорезей на 24 перекатах.

Фактический период поддержания габаритов составил на

р. Бия — 93 дня (из 154 суток содержания СНО — 61 день уровня по в/п Бийск были ниже проектных отметок); по р. Катунь и Обь период поддержания габаритов — 113 и 117 суток соответственно.

В связи со сложной гидрологической ситуацией период поддержания габаритов судового хода на участке р. Обь г. Барнаул — г. Камень-на-Оби составил 149 суток из 159, установленных государственным заданием, из-за снижения уровней воды по опорному гидропосту Барнаул ниже проектных отметок.



Фото с сайта Росморречфлота

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЗЕМСНАРЯД ГОТОВЯТ К РЕГИОНАЛЬНОМУ «ДЕБЮТУ»

В стартовавший сезон зимнего судоремонта Администрация Обского БВП отремонтирует половину своего технического флота.

В оперативном управлении Администрации находится 167 судов технического флота. По районам водных путей и судоходства планы судоремонта таковы: в Барнаульском районе будет отремонтировано 30 судов, Новосибирском — 18, Томском — 15 и Колпашевском — 19.

В Барнаульском РВПиС 15 единиц флота уже подняли на берег. Используя благоприятные погодные условия, на обстановочных судах проектов 391 и 457 основной упор делается на замену подводной части обшивки корпусов, частично — палубной, профилактику и ремонт движительно-рулевых комплексов. Без внимания не остается и дноуглубительный флот филиала. На земснаряде «Обская-103» проекта 23-75 запланирована дефектация и ремонт черпаковой цепи, на «Обской-720» проекта 23-110 выполнен демонтаж и ремонт сосуновой рамы, идут отделочные работы и монтаж нового котла отопления.

В Новосибирском РВПиС, еще до официального завершения навигации, также началась работа на земснарядах. На «Агане» и «Васюгане» проекта 1-517-03 проведен демонтаж деталей грунтовых насосов 900 ДБА для последующей наплавки быстроизнашивающихся деталей. От-

дельная ситуация с земснарядом «Георгий Петров» проекта Р-191. Прибуксированный в 2020 году из Уренгоя через Салехард и далее в Новосибирск, его впервые запланировано ввести в эксплуатацию для работы в Обском бассейне в навигацию-2022. В техническом плане дизель-электрический земснаряд мощностью в 1200 л.с., построенный в 1988 году, сохранился неплохо, однако для беспроблемной работы требуется сделать профилактику оперативных лебедок, косметический ремонт внутренних помещений, окраску корпуса.

В Колпашевском РВПиС на двух обстановочных теплоходах проекта 457 в первый этап планируется провести частичную замену наружной обшивки корпуса и капитальный ремонт главных двигателей ЯМЗ 238ГМ2. Для этого оборудован специальный участок в РОП.



Фото с сайта Росморречфлота



«ПЛАВУЧИЙ УНИВЕРСИТЕТ»



Фото Эллы Авериной

БУДЬ ЗДОРОВА, ВОЛГА!

Участники экспедиционного сезона-2021 «Плавучего университета Волжского бассейна» исследовали 2500 километров Волги и ее притоков.

Шестая Всероссийская конференция «Проблемы экологии Волжского бассейна-2021», проведенная во ВГУВТ, стала подведением итогов экспедиционного года «Плавучего университета Волжского бассейна» — уникального проекта, выполняемого при поддержке Русского географического общества. Одной из основных целей проекта является комплексное исследование и мониторинг экологического состояния Волги, ее притоков и водохранилищ.

Проблемы оздоровления великой русской реки обсуждали ученые со всех уголков России, появился в этом году и первый зарубежный участник из Молдовы. Организатором конференции выступили Волжский государственный университет водного транспорта совместно с Институтом прикладной физики РАН, при поддержке Русского географического общества.

Приветственное слово на пленарном заседании произнес ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев. «Научное качество конференции повысилось, увеличилось число докладчиков, появились новые секции. Надеюсь, наша совместная работа принесет практическую пользу!» — отметил ректор ведущего транспортного вуза Поволжья.

Экспедиция 2021 года была самой протяженной: участники экспедиции прошли более 1900 километров на теплоходе «Петр Андрианов» и около 600 километров на маломерных судах. Одной из главных задач научного коллектива ВГУВТ было исследовать поведение пятен цветения в таких крупных водохранилищах, как Горьковское, с помощью контактных методов (многопараметрическим зондом) и спутниковых снимков.

Ученые Волжского университета водного транспорта прондировали и отобрали большое количество проб на участке от плотины Горьковской ГЭС до г. Чкаловск, включая такие притоки, как Санахту, ТроцуюЮг, которые предположительно являются основными источниками цветения в южной

части Горьковского водохранилища. Во втором рейсе впервые была детально исследована Кинешемка — правый приток Волги в районе г. Кинешма. Таким образом, за два рейса текущего года получены обширные новые данные о составе волжской воды и интенсивности цветения на участке от Кинешмы до устья Камы.

«Сегодня спутниковый мониторинг цветения воды очень активно развивается для морских акваторий. На внутренних же водоемах, в силу их малых размеров, такой метод использовать затруднительно,— отметила доцент кафедры гидродинамики и экологии судоходства ВГУВТ Мария Смирнова.— А просто взять и перенести методики оценки цветения с морей на пресноводные водоемы нельзя, т.к. у пресных водоемов совсем другие оптические свойства. Чтобы их адаптировать, нужны спутниковые контактные измерения. Обобщая данные этого сезона, мы отмечаем явное увеличение температуры воды и воздуха и зафиксировали очень обильное цветение водорослей в Чебоксарском и Куйбышевском водохранилищах».

«По результатам прошедшей экспедиции можно сказать, что интенсивно цветет Куйбышевское водохранилище, в том числе в границах города Казань, а также Ока при впадении в Волгу,— рассказал заместитель научного руководителя экспедиции Егор Чебан.— Интенсивное избыточное цветение воды может вызвать существенное вторичное загрязнение и эвтрофикацию водоемов, что не позволяет использовать их в рекреационных целях, а может привести к массовым заморам рыбы».

Как добавляют участники экспедиции, проблема влияния цветения воды в реках и водохранилищах на здоровье человека и экологическое состояние водных объектов не будет решена, пока волжские регионы не научатся контролировать поступление биогенов в Волгу и пока не будут разработаны ПДК по цианотоксинам.

Группа ученых ННГУ им. Н. И. Лобачевского обнаружили большое количество видов-вселенцев зоопланктона из других континентов в акватории Волги. Большинство из них могут нанести потенциальный экологический и экономический вред водным ресурсам России.

Научный коллектив Института прикладной физики РАН занимался традиционными исследованиями по имитации загрязняющих сбросов с судов в Горьковском водохранилище, а затем совместно с сотрудниками Института физики атмосферы и Московским государственным университетом впервые провел измерения потоков парниковых газов на участке от Казани до Тольятти.

«Созданные человеком водохранилища меняют влагообмен между атмосферой и подстилающей поверхностью, приводя к региональным изменениям климата, — рассказал научный руководитель экспедиции профессор Станислав Ермаков (ИПФ РАН, ВГУВТ).— Кроме того водохранилища могут являться источниками парниковых газов, в особенности метана и углекислого газа. По этой причине особенно важно не только получить конкретные цифры на данный момент, но и корректно оценить и проанализировать вклад равнинных водохранилищ в глобальный углеродный цикл».

Итоги конференции и ее резюляция, по словам проректора по научной и инновационной деятельности ВГУВТ Андрея Корнева, послужит делу создания системы экологического мониторинга Волжского бассейна в рамках программы «Приоритет-2030», которая позволит сконцентрировать ресурсы для обеспечения вклада российских университетов в достижение национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года, повысить научно-образовательный потенциал университетов и научных организаций, а также обеспечить участие образовательных организаций высшего образования в социально-экономическом развитии субъектов Российской Федерации.

Егор Гладышев

SAILING THE GLOBE

ЧЕРЕЗ ТРОПИКИ И ПОЛЮС

Росморпорт, Росконгресс и Ассоциация возрождения морских традиций учебных парусников заключили соглашение о подготовке кругосветного плавания на паруснике «Мир».

В рамках «Транспортной недели» прошла конференция, посвященная подготовке к кругосветному плаванию на учебном парусном судне «Мир» SAILING THE GLOBE.

Это судно построено в 1987 году и уже 34 года служит для плавательной практики студентов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Парусник неоднократно принимал участие в крупнейших международных регатах и парусных фестивалях. Оператором судна с 2014 года является ФГУП «Росморпорт».

В роли модератора конференции выступил руководитель проектного офиса ФГУП «Росморпорт» по подготовке и проведению кругосветного плавания ПУС «Мир» в 2022–2023 годах Евгений Берков. В заседании приняли участие заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов, ректор ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников, исполнительный директор Ассоциации возрождения морских традиций учебных парусников Алексей Николаев, заместитель директора фонда Росконгресс, директор Восточного экономического форума Игорь Павлов и заместитель генерального директора по флоту ФГУП «Росморпорт» Василий Стругов.

На борту парусника будут курсанты ведущих российских морских вузов, гости экспедиции, представители СМИ и путешественники из разных стран. Помимо курсантов ГУМРФ в плавании примут участие и представители других профильных вузов. Кроме того, прорабатывается вопрос участия школьников, юных моряков и юнг. Учебный процесс будет организован таким образом, чтобы обучить практикантов палубным работам, а также дать возможность сбора информации для курсовых и выпускных квалификационных работ и исследований по программе «Плавучие университеты».

ГУМРФ для дистанционного обучения использует систему «Фарватер», позволяющую проводить лекции, видеоконференции, семинары и тестовые занятия в режиме онлайн. Во время заходов в российские морские порты практиканты и руководители практики будут участвовать в разных мероприятиях, в том числе профориентационной направленности.

Василий Стругов отметил, что парусник «Мир» является уникальным судном, неоднократно побеждавшим в парусных соревнованиях, признанный самым скоростным — с максимальной скоростью под парусом в 21 узел (38,9 км/ч) — фрегатом в мире. В кругосветное путешествие он отправляется впервые.

Петр Карпошин



Фото ФГУП «Росморпорт»



Фото с сайта ФГУП «Росморпорт»

«МИР» БРОСИЛ ЯКОРЬ. ВПЕРЕДИ — КРУГОСВЕТКА

Плавательную практику-2021 на паруснике «Мир» прошли 325 курсантов.

Плавательная практика-2021 завершилась на парусном учебном судне «Мир» — одном из трех парусных учебных судов ФГУП «Росморпорт». Всего по итогам года плавпрактику на судне успешно прошли 325 курсантов, а сам парусник прошел более 8 тыс. миль.

Последний, третий, поток включал в себя 108 курсантов Морской академии ГУМРФ и АМИ имени В. И. Воронина (филиал ГУМРФ). Курсанты применяли теоретические навыки на

практике в Балтийском море, где несли вахты на руле, работали с мачтами и парусами, выполняли палубные работы.

Торжественную церемонию окончания плавательной практики на «Мире» посетил ректор ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников, который выступил с поздравительной речью. Во время церемонии курсанты были награждены знаками отличия ГУМРФ «За дальний поход».

Следующий вояж «Мира» будет уже кругосветным.

«ХЕРСОНЕС» ПЕРЕОДЕЛСЯ В КРАСНОЕ



Фото с сайта ФГУП «Росморпорт»

На паруснике «Херсонес» в 2021 году прошли плавательную практику 415 курсантов.

Плавательная практика-2021 завершилась на парусном учебном судне «Херсонес» ФГУП «Росморпорт». Всего по итогам года плавпрактику на судне успешно прошли 415 курсантов из девяти морских учебных заведений. В их числе: ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова и его филиалы — Севастопольский и Институт водного транспорта имени Г. Я. Седова, Академия водного транспорта РУТ, Волжский государственный университет водного транспорта и его Уфимский филиал, Нижегородское речное училище им. И. П. Кулибина, Керченский морской технический колледж и Мурманский государственный технический университет.

Навигация парусника по обеспечению плавательной практики в 2021 году длилась восемь месяцев, с 1 апреля по 30 ноября, за которые «Херсонес» прошел более 7900 миль, посетил морские порты Ялта, Новороссийск, Сочи.

В августе 2021 года парусник перевооружен с классических белых на красные (алые) паруса, что делает его единственным парусником таких размерений с алыми парусами. Первооборудование осуществлялось силами экипажа и курсантов и заняло 10 дней.

На торжественном построении по случаю окончания 4-й смены плавпрактики командование парусника отметило лучших курсантов, которым капитан вручил памятные сувениры.

ВЛИДЕРСКОМ ПАРТНЕРСТВЕ

Волжское пароходство и Макаровка заключили соглашение о сотрудничестве по подготовке кадров и организации плавпрактики.

Волжское пароходство и ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова заключили соглашение о сотрудничестве и взаимодействии. Церемония подписания состоялась на площадке «Транспортной недели-2021». Свои подписи под соглашением поставили генеральный директор АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» Юрий Гильц и ректор ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» Сергей Барышников. Подписанный документ будет действовать до 31 декабря 2024 года.



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства



пароходства Юрий Гильц.— Прежде всего, оно направлено на подготовку кадров для берегового и плавсостава пароходства, организацию производственной практики с наработкой плавательного ценза для курсантов и студентов университета и другие направления совместной деятельности. Университет является лидирующим вузом в России, который предоставляет возможность стать профессионалами отрасли и рассчитывать на успешную карьеру в будущем.

Основными направлениями партнерства являются: сотрудничество в сфере подготовки и повышения квалификации специалистов в области морского транспорта; обеспечение пароходством возможности прохождения плавательной практики курсантами и студентами университета, получающими образование по профильным специальностям в области морского транспорта, используемым в производственной деятельности компании; финансирование предприятием стипендий лучшим курсантам и студентам университета; направление преподавателей вуза на стажировку на суда и береговые структуры Волжского пароходства в морских портах; взаимодействие по организации работы, включая с дополнительным профессиональным образованием; поиск компанией финансовой помощи в модернизации материально-технической базы университета.

ПЕРВЫМИ СДАЛИ «ЭКЗАМЕН» ОРИТО

УТЦ Морспассслужбы онлайн прошел комплексный внешний аудит.

Учебно-тренировочный центр Морской спасательной службы успешно прошел внешний аудит ОРИТО (Offshore Petroleum Industry Training Organisation). Подобный «экзамен» спровоцирован целого комплекса оборудования, теоретической готовности преподавателей, наличия соответствующего учебного материала, тренажеров проходит ежегодно. В этом году, как и в 2020-м, из-за сложной эпидемиологической обстановки в мире аудит проходил в формате онлайн.

В ходе проведения внешнего аудита учебного центра Морспассслужбы сотрудникам организации ОРИТО были представлены все информационные, фото- и видеоматериалы, которые подтверждают соответствие высоким стандартам обучения организации ОРИТО. Были проверены системы управления, физические и кадровые ресурсы, учебные материалы и отчетная документация. По результатам аудита компания ОРИТО продлила аккредитацию учебному центру Морспассслужбы до следующей ежегодной проверки.

Аудиторы организации ОРИТО отметили высокий уровень профессионализма персонала учебного центра, соответствующую международному уровню материально-техническую базу и грамотное построение учебного процесса.

Ежегодно только по программам обучения организации ОРИТО в учебном центре Морспассслужбы проходит обучение около 1,5 тысяч человек.

В этом году учебно-тренировочный центр получил аккредитацию международной организации ОРИТО на право проведения обучения по курсам BOSIET-EBC и BOSIET CA-EBC с дистанционным изучением теории (Digital Delivery). Курсы Digital Delivery BOSIET позволяют пройти теоретическую часть обучения в удаленном режиме. Также в 2021 году УТЦ Морспассслужбы получил аккредитацию и по программе обучения «Эвакуационный рукав» (Escape Chute).

Учебно-тренировочный центр Морской спасательной службы признан одной из наиболее тех-

