



Отраслевая газета

№5 15
МАЯ
2022

Выходит один раз в месяц

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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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



**ТЕПЕРЬ
В РЕГИОНАЛЬНОМ
СТАТУСЕ**

СТР. 7



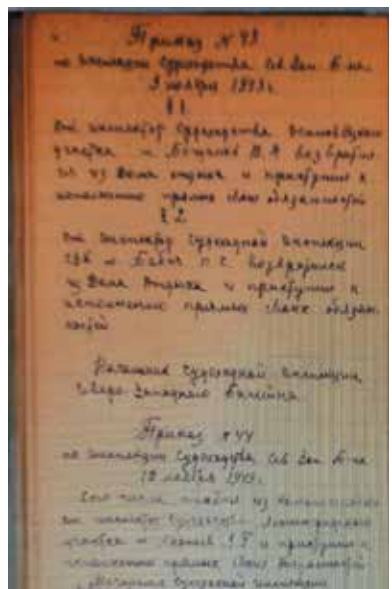
**СЕЗОН ОТКРЫЛА
«РУСЬ ВЕЛИКАЯ»**

СТР. 8



**БУДУТ РОДОМ
ИЗ ПРИКАМЬЯ**

СТР. 10



**СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
ПО КНИГЕ ПРИКАЗОВ**

СТР. 11



Фото с сайта компании

В КРУИЗ ПО РОССИИ

«ВодоходЪ» планирует совершить за сезон 1000 круизных рейсов.

Судоходная компания «ВодоходЪ» в 2022 году задействует на речных круизах 19 судов, количество круизов вырастет на 30% — до 1000 ед., география маршрутов пополнится 100 новыми пунктами. Об этом журналистам рассказал генеральный директор ООО «ВодоходЪ» Рашат Багаутдинов.

По его словам, в 2022 году в навигацию из 26 круизных судов компании будут работать 19. «Все суда мы ввести не можем, потому что часть флота была ориентирована на иностранных туристов», — объяснил Рашат Багаутдинов.

По планам компании, в 2022 году будут совершены судозахо-

ды в новые пункты — например, в Уфу, а также новый портовый комплекс Завидово (Тверская область). Кроме того, в июне будет продолжена летняя навигация круглогодичного круиза по озеру Байкал на судне на воздушной подушке «Бирюса».

В 2022 году ожидается поставка пока строящихся электрокатамаранов — одного в Красноярск, другого — в Нижний Новгород. Кроме того, на Черном море в дополнение к действующему маршруту Геленджик — Сочи в этом году запущен скоростной катамаран проекта «Гриффон» на линии Сочи — Сухум.

По словам Рашата Багаутдинова, несмотря на обстоятельства, подталкивающие к бурному развитию внутреннего туризма, резкого повышения спроса на речные круизы не наблюдается.

«Доля любителей речных круизов на туристическом рынке России составляет около 5%. Мы думаем, что основная причина в том, что люди плохо осведомлены об этой услуге, ее качестве и возможностях. 70% наших клиентов — это люди, уже побывавшие в круизе. Мы наблюдаем сегодня скорее не количественный, а качественный рост», — говорит он, подчеркивая, что к маю загрузка круиза по Енисею на судне «Мак-

сим Горький», который состоится в июле, достигает максимума.

По его словам, в 2022 году компания повышает стоимость одного дня тура в среднем на 3,5% (стоимость колеблется от 5,8 тыс. руб. до 47 тыс. руб.), что не соответствует росту затрат на топливо, питание и материалы, однако позволит обеспечить высокий коэффициент загрузки, что, по расчетам компании, нивелирует рост расходов.

Значительным стимулом к привлечению интереса к круизам стала госпрограмма «туристический кешбэк», благодаря которой в мае текущего года и первой половине июня спрос вырос на 25–30%.

ЗАСТРАХОВАТЬСЯ ОТ РИСКОВ

Президент РФ поручил до 1 июня определить механизм страхования рисков при морских перевозках.

Президент РФ Владимир Путин утвердил перечень поручений по итогам совещания по вопросам развития агропромышленного, рыбохозяйственного комплексов и смежных отраслей промышленности, говорится в материалах Кремля.

Так, правительству до 1 июня 2022 года поручено определить механизм страхования рисков при морских перевозках сельхозпродукции и удобрений в условиях международных санкций.

Кроме того, правительству до 1 июня поручено определиться с выделением из федерального бюджета дополнительных бюджетных ассигнований в размере 7 млрд руб. на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ по импортозамещению судового оборудования для судов рыбопромышленного флота.

В ПОДДЕРЖКУ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА

На льготные кредиты для системообразующих предприятий транспорта правительство выделит 16,7 млрд руб.

Правительство РФ приняло специальную кредитную программу поддержки системообразующих организаций транспортного комплекса. Они смогут получить займы по льготной ставке на поддержание текущей деятельности. Соответствующее постановление подписал председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

На заседании правительства премьер сообщил, что максимальный размер займов для транспортных компаний составит 10 млрд рублей. Тем самым для крупных транспортных организаций открыта возможность получать кредитование по ставке не более 11% годовых на срок до 12 месяцев.

На эти цели правительство выделяет 16,7 млрд рублей для придания дополнительной устойчивости национальной транспортной системе. Еще одним серьезным инструментом

финансовой стабилизации, в том числе транспортного комплекса, станет законопроект, направленный на поддержку лизинговой отрасли на фоне санкций, который Правительство РФ внесло в Госдуму 29 апреля.

Законопроектом предусмотрено право лизингополучателей в период с 1 марта по 31 декабря 2022 года в случае изменения размера лизинговых платежей в сторону увеличения обратиться за осуществлением досрочного полного или частичного выкупа предмета лизинга.

При этом выкуп должен производиться без начисления пени или штрафных санкций за досрочное расторжение договора лизинга на условиях, установленных договором лизинга, или по соглашению сторон, если договором лизинга не предусмотрен переход прав собственности на предмет лизинга к лизингополучателю.



В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

СФОРМИРОВАТЬ «ДОРОЖНЫЕ КАРТЫ»

В России создадут штаб по транспортно-логистическим коридорам.

Первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов провел совещание по транспортно-логистическим коридорам. Как сообщается в материалах правительства, принято решение о формировании соответствующего штаба для организации дальнейшей работы.

«Доступные логистические коридоры — это не только транспорт. Мы должны это четко понимать. Это и транспорт, и транспортно-логистические центры, и обустройство маршрутов с точки зрения цифровизации, обеспечение расчетов, а также обеспечение промышленных центров и зон там, где это будет необходимо. Вся совокупность факторов, которые определяют устойчивость функционирования российских компаний на интересующих нас направлениях и движение грузов», — отметил Андрей Белоусов.

Среди первых задач, которые будут решать в рамках штаба, — проведение инвентаризации транспортно-логистических коридоров для анализа возможных проблем и последующего формирования «дорожных карт» по направлениям. Кроме того, по каждому маршруту необходимо определить транспортный потенциал и перечень компаний, которые будут работать на этих направлениях.

Ответственным ведомством назначено Министерство транспорта

РФ. Также в работе штаба примут участие помощник президента России Игорь Левитин, заместитель председателя правительства Алексей Оверчук, глава Республики Бурятия и руководитель комиссии Госсовета по транспорту Алексей Цыденов, представители Минпромторга, Минсельхоза, Минэкономразвития, МИДа, ФТС, Администрации президента России и аппарата Правительства России.

Работа будет вестись при участии представителей бизнеса.

Напомним, что в целях обеспечения бесперебойной доставки грузов в международном сообщении Минтранс России 3 марта этого года уже открыл «горячую линию», работающую в режиме 24/7. На нее могут обращаться грузовладельцы и логистические компании при возникновении проблем с осуществлением международных грузовых перевозок.

Министр транспорта России Виталий Савельев ежедневно по рабочим дням проводит заседания Оперативного штаба по обеспечению устойчивой логистики пассажиров и грузов, в которых принимают участие представители федеральных органов исполнительной власти, субъектов Российской Федерации, крупнейших российских транспортных компаний и общественных транспортных организаций. В настоящее время самые острые проблемы с «бросанными» грузами решены.

PPP

УНИФИЦИРОВАЛИ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

PPP установил новые унифицированные требования к навигационным системам.

Российский Речной регистр внес изменения в правила, устанавливающие единые требования ко всему типовому ряду электронных картографических навигационных систем для судов различного назначения, с разными размерами поста управления и различной экономикой. Об этом «Водному транспорту» сообщил член научно-технического совета PPP, генеральный директор компании «НавМарин» Алексей Мигалин.

По его словам, более 90% новых требований PPP относятся ко всем типам навигационного оборудования.

«Впервые в мировой практике разработаны унифицированные требования ко всему типовому ряду навигационных систем с различными размерами поста управления, условиями эксплуатации судна. Унификация имеет ключевое значение для безопасности судоходства, облегчения освоения оборудования пользователями, а также для гармонизации регуляторной деятельности», — сообщил Алексей Мигалин.

В новые правила вошли требования по обеспечению безопасности судоходства при движении в узкости и по внутренним водным путям. В частности, при расчете зоны навигационной безопасности требуется учитывать точность электронных карт и определения места судна, размерения судна и, соответственно, занимаемую им полосу при движении с дрейфом. Ручной ввод значения опасной

изобаты не допускается. Вместо этого должна заноситься максимальная осадка судна, нормативный запас глубины под килем и поправка за превышение текущего уровня воды над уровнем, к которому приводятся глубины на карте. На основании данных, а также высотного габарита судна, система вычислит значение опасной глубины. Эти условия направлены на повышение провозной способности судов при движении по участкам пути с лимитирующими глубинами.

В навигационных системах в условиях ограниченной видимости правилами PPP теперь требуется одновременное отображение на экране электронной карты радиолокационного изображения. Это необходимо для контроля достоверности позиции, получаемой по спутниковым навигационным системам, курсоуказания, а также правильности привязки картографической информации в геоцентрической системе координат.

Одно из нововведений — введение дополнительного типа электронной картографической системы на мобильной вычислительной технике (планшет, ноутбук), а также отсутствие требований к минимальному размеру области экрана электронных картографических систем, отображающих неофициальные векторные карты. Навигационное оборудование с небольшим экраном используется на судах с малыми размерами поста управления.

«Маленький экран не позволяет отобразить все участки электронной карты, например, сразу можно не увидеть следующий поворот. При всех достоинствах мобильных навигационных систем это, конечно, минус. Для сглаживания таких ограничений возможностей в PPP введены новые требования по отображению опасных курсовых секторов и положения судна относительно линии заданного пути в отдельных графических индикаторах. В целом в измененном документе перечислено более 50 ситуаций, требующих выработки предупреждений или сигналов тревоги электронной картографической системой, и 46 уникальных кодов сигналов, общих для всего оборудования мостика», — добавил эксперт.

В правила также внесены требования по регистрации информации о рейсе судна и формату экспорта этих данных. Ранее оговаривался лишь минимальный состав регистрируемых параметров, без требований к формату экспорта, что делало невозможным анализ данных без участия производителя оборудования. Новые правила позволяют использовать зарегистрированную информацию при расследовании аварийных случаев, а также применять бортовую картографическую навигационную систему для автоматического создания суточных отчетов для систем управления флотом судоходных компаний.

МОРСПАССЛУЖБА

МЕНЕДЖМЕНТ КАЧЕСТВА — НА УРОВНЕ

Действующая система менеджмента качества Морспасслужбы подтверждена сертификатом.

ФГБУ «Морспасслужба» получило сертификат соответствия действующей системы менеджмента качества требованиям национального стандарта «Система менеджмента качества. Требования» на следующий трехлетний период. Проверку системы менеджмента качества Морской спасательной службы провели аудиторы аккредитованного органа по сертификации СМК «ООО «Невский институт инновационных технологий».

Система менеджмента качества Морской спасательной службы распространяется на аварийно-спасательную и судоподъемную деятельность на морском и внутреннем водном транспорте, на производство водолазных работ по обслуживанию морских судов и судов на внутреннем водном транспорте. Также сертифицируется качество водолазных подводно-технических работ на гидротехнических сооружениях различного типа, подводных нефти и газа продуктопроводах, строительно-монтажных, проектных, изыскательских, подводно-технических и исследовательских работ с помощью телеуправляе-

мых необитаемых аппаратов на глубинах до 3 000 метров, а также на реализацию образовательных программ дополнительного профессионального образования.

Область сертификации в сфере образовательных программ включает в себя направления: водолазные работы, техносферная безопасность, морская подготовка, обучение персонала нефтегазовых компаний, подготовка пилотов телеуправляемых подводных аппаратов, специалистов аварийно-спасательных подразделений и т.д.

В рамках сертификации аудиторы проверили деятельность Балтийского филиала и подразделений Центрального аппарата Морской спасательной службы. По результатам аудита система менеджмента качества ФГБУ «Морспасслужба» признана соответствующей требованиям стандартов в указанной сфере деятельности.

Аудитом также подтверждены конкурентоспособность учреждения в отрасли, выполнение требований потребителей, других заинтересованных сторон, дает определенные преимущества при участии в конкурсах и тендерах. Сертификат СМК распространяется на все филиалы и подразделения Морской спасательной службы.



ПОДПИСКА

на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2022 г.



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

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



Журнал «ПортНьюс»
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункерных судов.

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



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

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

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



ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ
в УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:
• по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
• e-mail: ek@portnews.ru
• через форму подписки на сайте www.portnews.ru



ЮБИЛЕЙ

ЕВГЕНИЮ КАЗАНЦЕВУ — 85!

Вице-президенту Союза транспортников России Евгению Дмитриевичу Казанцеву 9 мая исполнилось 85 лет.



Фото с сайта rosacademtrans.ru

Евгений Казанцев в системе транспорта работает с 1959 года, пройдя путь от штурмана речного теплохода до директора Федеральной службы речного флота Российской Федерации — первого заместителя министра транспорта Российской Федерации.

За время трудовой деятельности Евгений Дмитриевич занимал должности заместителя министра речного флота РСФСР (1984–1986), начальника Московского речного пароходства (1986–1988), заместителя министра транспорта Российской Федера-

ции (1993–2001); работал на разных должностях Мосгорисполкома (1988–1992), в течение 1996 года исполнял обязанности директора Федеральной службы речного флота Российской Федерации — первого заместителя министра транспорта Российской Федерации.

Евгений Казанцев зарекомендовал себя руководителем высокой квалификации, имеющим богатый опыт практической работы, способным принимать правильные управленческие решения и добиваться их реализации.

Работая с 2006 года по настоящее время в Союзе транспортников России в должности вице-президента,

Евгений Казанцев организует взаимодействие транспортного сообщества по обеспечению его законодательно-правовым и нормативным полем и в короткий срок сумел установить конструктивные деловые взаимоотношения с федеральными органами законодательной и исполнительной власти, отраслевыми объединениями профсоюзов, с союзами и ассоциациями предприятий транспортно-дорожного комплекса России, предпринимательскими и финансовыми структурами.

ОСК

ВНЕДРЯЮТ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ СИСТЕМУ

Координационный совет ОСК утвердил программу повышения производительности труда на 2022 год.



Фото: ОСК

На площадке судостроительного завода «Северная верфь» состоялось заседание координационного совета Объединенной судостроительной корпорации по развитию производственной системы (ПС). По результатам заседания была утверждена программа повышения производительности труда обществ Группы «ОСК» на 2022 год.

В мероприятии приняли участие генеральный директор ОСК Алексей Рахманов, члены координационного совета по развитию ПС корпорации и руководители обществ Группы «ОСК». Ключевой вопрос, который рассматривался на заседании, — повышение производительности труда. Делегация под руководством Алексея Рахма-

нова посетила два цеха. Руководители ознакомились с развитием производственной системы на Северной верфи.

Начальники цехов в ходе осмотра площадок отметили, что за короткий период работы, по итогам проведения десанта производственной системы, видны существенные положительные изменения. Произошло снижение объемов перепроизводства и сокращение сроков монтажа судовых систем на 30–50%, повысилась культура производства. Отмечается, что на предприятиях ОСК производственная система внедряется с 2017 года.

Как подчеркнул глава ОСК, развитие производственной системы актуально для всех российских верфей как с точки зрения культуры производства, так и экономики. «Есть огромный потенциал для того, чтобы, повышая эффективность производства, сокращать сроки строительства заказов за счет инструментов производственной системы», — отметил Алексей Рахманов.

Своим опытом в этом направлении поделились и другие заводы. На заседании были заслушаны доклады генеральных директоров предприятий «Красное Сормово», «Адмиралтейские верфи», ПСЗ «Янтарь», Пролетарский завод с лучшими практиками по производительности труда.

На подведении итогов заседания Алексей Рахманов подчеркнул, что за внедрением системы 5S и других элементов производственной системы — будущее динамичного и современного производства.

КОНФЕРЕНЦИЯ 20 сентября 2022

«СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург
отель «Эмеральд»

ФОРМА ПРОВЕДЕНИЯ:
ОЧНАЯ+ОНЛАЙН

ОРГАНИЗАТОР:



ПАРТНЕР:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



НУЛЕВОЙ ДЕНЬ:



ОТРАСЛЕВЫЕ ПАРТНЕРЫ:



ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68
+7 (812) 570-78-03
+7 (812) 712-45-16

E-mail:
snitko@portnews.ru
mn@portnews.ru



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



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

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000+ м²

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

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



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

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



НПЦ «ПРОГРЕСС»

ЗА КОМПЛЕКТУЮЩИМИ — В ОМСК!

Омский НПЦ «Прогресс» готов производить комплектующие для судостроения.

Губернатор Омской области Александр Бурков представил главе Минпромторга Денису Мантурову ряд импортозамещающих решений для отечественного машиностроения и микроэлектроники. Так, на базе федерального научно-производственного центра «Прогресс» может появиться одно из важных для отечественной промышленности производств. Александр Бурков сообщил Денису Мантурову о возможном выпуске на омском предприятии резинокордных и резиноталлических изделий для российской техники. Кроме этого, «Прогресс» готов получать дополнительные заказы на производство комплектующих для судостроения, которые ранее приобретали за границей.

«Сегодня для модернизации российской промышленности, организации новых производств и углубления импортозамещения при участии Минпромторга России реализуются меры поддержки с привлечением финансовых инструментов. В том числе это региональные фонды развития промышленности, которые мы недавно докапитализировали на 4,3 млрд рублей», — отметил Денис Мантуров.

Глава Омской области предложил создать центр компетенций в области микроэлектроники на базе Омского научно-исследовательского института приборостроения. Предприятие планирует освоить выпуск не менее 2 тыс. типов иностранных комплектующих, организовать



Фото с сайта правительства Омской области

крупносерийный выпуск изделий функциональной микроэлектроники в объеме не менее 1 млрд руб. в год и увеличить в два раза номенклатуру производимых устройств вторичного электропитания. Помимо этого, ОНИИП готов проводить научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

«Обсудили на встрече с министром вопросы импортозамещения, в первую очередь на предприятиях Омской области. В частности, ОНИИП может занять определенную нишу по микроэлектронике, которая сегодня необходима российской экономике. Предстоит проделать большую работу в плане НИОКРов и уже в дальнейшем говорить о серийном выпуске. Центр компетенций позволит, с одной стороны, развить научную базу, а с другой — дать совершенно новую номенклатуру, которая не производилась в нашей стране. Договорились, что соответствующие поручения дадут Ростеху и профильным департаментам Минпромторга», — подвел итоги встречи с Денисом Мантуровым глава региона.

«НИИУС ИНЖИНИРИНГ»

ИЗ ОБЛАЧНОГО СЕРВИСА ПО НЕЗАОБЛАЧНОЙ ЦЕНЕ

В России много компаний, которые работали и работают на развитие своих технологий и программного обеспечения, считает Владимир Хамидулин из «Нониус Инжиниринг».

Импортозамещение! Как много в этом слове для сердца русского слилось... В последнее время его стали вспоминать особенно часто. Уход большого количества зарубежных компаний, разорванные цепочки поставок, которые выстраивались годами, неработающие постановления об импортозамещении в закупках — все это одновременно оказало сильный удар по самым разным отраслям. Мы уже давно хотели на своем примере продемонстрировать ряд готовых решений в нашей сфере, но почему-то все время откладывали. Казалось, это как стучаться в закрытую дверь. Однако время настало.

Компания «Нониус Инжиниринг» работает на рынке автоматизации с 2008 года. Основной профиль компании — разработка, производство и поставка собственных средств автоматизации для технического флота, задействованного при строительстве портов, в дноуглубительных, гидротехнических, добычных и горно-обогатительных работах. Мы разрабатываем собственное программное обеспечение и аппаратные решения. Офис и производство находятся в Санкт-Петербурге. В компании работают 20 человек — это опытные программисты и инженеры, за плечами которых уже сотни реализованных проектов. У нас большой опыт работы как с госзаказчиками, так и с частными клиентами, среди которых ФГУП «Росморпорт», администрации речных бассейнов, МРТС, ОТЭКО-Терминал, а также огромное количество компаний, которые занимаются добычей нерудных полезных ископаемых гидромеханизированным способом.

Почему мы решили поднять тему импортозамещения? Так получилось, что мы стали специалистами в этой теме еще до того, как это стало модным. Разумеется, замесить вообще все, как это было в СССР, — невозможно, об этом речи не идет. Но мы постарались и приложили максимум усилий, чтобы наши продукты минимум на 90% были разработаны и произведены на территории России, а большую часть мы и вовсе разрабатываем своими силами. Возможно, именно сейчас вы ищете решение для своего бизнеса и не знаете, что его уже кто-то разработал и готов поставить.

Наш основной продукт — это система, которая визуализирует процесс грунтозабора земснарядом и позволяет оператору видеть, какие работы он производит под водой. Это необходимо для выполнения работ в соответствии с проектом и позволяет максимально эффективно использовать рабочее время и оперативно оценивать динамику работ. Программное ядро разработано «Нониус Инжиниринг», поэ-

тому при необходимости исходный продукт легко адаптируется под задачи позиционирования любых объектов относительно трехмерной модели ландшафта — в том числе, например, для систем автоматизации дорожно-строительной техники типа «машин-контроль».

В области программно-аппаратных комплексов для земснарядов высокий уровень импортозамещения, так как из всего задействованного не в России производятся только спутниковые компасы (Китай) и планшетные компьютеры (Китай). В качестве базы используется открытая версия операционной системы Linux, а основным интерфейсом является программное обеспечение (ПО) собственной разработки. ПО собирает данные с датчиков инклинометров (производства «Нониус Инжиниринг»), датчиков давления российского производства, а также датчиков скорости и плотности потока в трубе (оба — тоже «Нониус Инжиниринг»). На последних двух стоит остановиться подробнее, так как они могут применяться для контроля различных промышленных процессов, не только на специальных судах, как земснаряды.

Речь идет не просто о безымянных датчиках, мы разработали отдельный ультразвуковой расходомер-счетчик Nonius FM. Он предназначен для измерения объемного расхода и учета количества жидкости, многофазных взвесей и суспензий накладными датчиками через стенку трубопровода. Датчик не требует врезки в трубопровод, что позволяет оперативно произвести монтаж/демонтаж прибора. Расходомер совместим с футерованными трубами. Передача данных осуществляется в промышленную сеть предприятия либо на компьютер, которые поставляются опционально. Это относительно новая разработка, но мы уже провели успешные опытно-промышленные испытания прибора на целом ряде площадок и готовы испытать Nonius FM и на вашем объекте.

Кроме того, к ОПИ на вашей площадке готовы наши аппаратные решения для оценки плотности материала в заполненной трубе. Мы разработали сразу два решения.

Первое — это классический накладной и не требующий врезки в магистраль датчик, который имеет источник ионизирующего излучения. Это традиционный метод измерения плотности при гидроперегрузке материала, который в совокупности с измерением скорости потока позволяет оценивать производительность грунтонасоса при добыче, дноуглублении или перевалке. Мы поставили уже несколько десятков подобных устройств на земснаряды и в ГОКи.

Второе — это прорывное решение, задача которого — избавить

мировой рынок от необходимости иметь дело с изотопными источниками при решении задачи измерять плотность материала в трубе. Мы разработали и воплотили в жизнь метод, который позволяет оценивать плотность идущего по трубе материала при помощи накладных ультразвуковых датчиков.

«Нониус Инжиниринг» разработал ряд программных решений, которые позволят собирать и обрабатывать данные с любых датчиков, в том числе зарубежного производства, что может быть актуально для компаний, которые в ближайшее время могут остаться без ряда инструментов по обработке, хранению и анализу данных. Одно из таких решений — это облачный сервис для контроля гидротехнических работ Nonius FleetControl. Облачное решение (дистанционный доступ ко всем данным и настройкам) разработано для руководителей проектов, а также для гидрографических и маршейдерских служб. Оно поможет получать в режиме реального времени актуальную информацию о ходе работ с любого подключенного к интернету устройства. Данный продукт адаптируется для любых телеметрических задач, в том числе для удаленного мониторинга любого строительства, ведущегося с использованием BIM-моделей.

Для тех, кому предстоит сейчас подбирать российскую систему сбора данных и диспетчерского управления, подойдет Nonius SCADA. Основная задача системы — дать оператору, а также руководителю проекта, управляющему технологическим процессом, полную информацию о выполнении работ. Система объединяет в себе целый ряд специализированных блоков, датчиков и модулей управления, отображает всю информацию о процессе грунтозабора (начиная от плотности и скорости материала на линии, заканчивая смещением, компенсаторов качки и оборотов двигателя) и позволяет управлять ключевыми производственными узлами с единого пульта оператора. Как и все программные продукты нашей разработки, Nonius SCADA может быть адаптирована практически под любые задачи, которые стоят перед вами.

На примере «Нониус Инжиниринг» мы постарались показать, что в импортозамещении не все так пессимистично, как может показаться. В России немало компаний, которые работали на развитие своих технологий, своего программного обеспечения. И не все российское оборудование имеет качество ниже мировых стандартов, а стоит в 20 раз дороже, чем зарубежные аналоги. Сейчас настало время для диалога B2B и общения между российскими компаниями на тему российского оборудования.



КГНЦ

ВОДОРОДНОЕ СУДНО И ДВИЖИТЕЛЬ ДЛЯ ЛЕДОКОЛА-ЛИДЕРА

КГНЦ запускает ряд проектов в сфере импортозамещения.



Фото «Водного транспорта»

Для создания первого в России водородного судна необходимо обеспечить импортозамещение комплектующих и материалов, рассказал в беседе с «Водным транспортом» генеральный директор Крыловского государственного научного центра, ведущего разработку энергетической установки и самого судна, Олег Савченко.

«У нас нет устойчивых каналов поставки высокотехнологичных комплектующих и материалов. Мы работали с китайскими партнерами, к сожалению, качество их продукции нас не устраивает на сегодняшний день. Поэтому, параллельно к прикладной работе по созданию энергетической установки для этого парохода, самого парохода, который проектируется у нас в Крыловском центре, в Балт-судопроекте, необходимо решать логистические вопросы и воссоздавать отечественное материаловедение. Мы сотрудничаем со старейшими организациями в этой сфере, прежде всего с ЦНИИ конструкторских материалов «Прометей», — пояснил глава КГНЦ.

Также в КГНЦ решается вопрос получения сверхчистого водорода из углеводородного топлива, разработан опытный образец соответствующей установки. Другой вопрос, который решается в КГНЦ, это транспортировка водорода. Ведется поиск технологических промышленных партнеров.

Еще одна разработка КГНЦ — привод вентильно-редукторного двигателя, которым предлагается заменить привод асинхронного двигателя, применяемого на новых атомных ледоколах в настоящее время. По словам Олега Савченко, разработка позволит избавиться от зависимости от импортных комплектующих, в частности от транзисторов английского производства.

Кроме того, вентильно-редукторный двигатель будет отличаться большей надежностью и ремонтопригодностью, позволяя заменять поврежденные катушки прямо на борту, в то время как для ремонта асинхронного двигателя на ледоколе ЛК-60 приходилось помещать судно в док, делать технологический вырез и перемещать 300-тонный агрегат.

«Мы довели эту работу до конца, провели госиспытания, сделали демонстрацию с особенностями функционирования двигателя при пиковых нагрузках... Работаем с рядом организаций, которые заинтересовались разработкой, в том числе Роснефтью. В настоящее время в ЦКБ «Айсберг» оценивают возможность применения на головном атомном ледоколе-лидере этой системы», — рассказал глава научного центра.

Отметим, что Крыловский государственный научный центр запускает целый ряд проектов в сфере импортозамещения. В том числе ведется совместная с Курчатовским центром работа в сфере импортозамещения материалов, используемых при строительстве судов и кораблей, а также адаптации технологий строительства к этим новым материалам. Речь идет о материалах, которые используются при создании корпусов, объектов специального назначения, двигателей.

Говоря о двигателях, Олег Савченко отметил сложную ситуацию

с зависимостью от иностранных производителей.

«Хочу обратить внимание на критическую ситуацию, которая сложилась на СК «Звезда» — они остались без двигателей... Дело в том, что проектирование велось, прежде всего, западными проектантами... Есть Aker Arctic в Хельсинки, который... активно насыщает проектируемые суда «азиподами» фирмы ABB, энергетикой от Wartsila и т.п. А если спросить, почему они это делают, то у них соучредители — это ABB, Wartsila, вот они и насыщают... так решается задача создания рынка. Мы долгое время шли на поводу этих проектных бюро, этих технологических линеек... Поэтому, совместно с нашими коллегами из Челябинска, а это компания «Конар»... рассматриваем возможность создания высокотехнологических систем электродвижения, таких как электрическая движительная рулевая колонка. Два года назад в Крыловском центре была завершена соответствующая опытно-конструкторская работа», — рассказал глава КГНЦ.

Говоря о применении комплектующих из дружественных России стран, Олег Савченко отметил, что эти страны опасаются вторичных санкций и производят часть высокотехнологичной продукции по западным лицензиям.

«Например, китайцы уже второй год ограничивают поставки своей продукции, поскольку она производится по лицензии англичан... Генеральная линия должна быть связана с совместной работой органов государственного управления, отраслевых институтов, научных центров в выделении критически значимых технологий и их локализации здесь... С учетом того, что много всего было заложено на верфях с использованием иностранных комплектующих, нужно принимать решение, что теперь делать: консервировать строительство, перепроектировать на использование более дешевого и, может быть, менее эффективного отечественного оборудования либо заниматься логистическими операциями по доставке западных компонентов... что приведет к значительному удорожанию этих комплектующих», — полагает глава научного центра.

Также в центре решается задача комплексного проектирования судов и кораблей, что подразумевает создание аппарата междисциплинарного моделирования, программного комплекса, технологии гибридного эксперимента с применением как методов математического, так и физического моделирования в опытовом бассейне.

ОСК

КАРУСЕЛЬНЫЙ И ВАЛОВЫЙ

На ПСЗ «Янтарь» ввели в эксплуатацию высокопроизводительные отечественные станки.



Фото с сайта ОСК

На Прибалтийском судостроительном заводе «Янтарь» состоялся ввод в эксплуатацию двух новых станков отечественного производства: токарно-карусельного и токарно-валового. Старт был дан при участии председателя совета директоров АО «ОСК» Георгия Полтавченко, главы корпорации Алексея Рахманова и генерального директора верфи Ильи Самарина.

Новое оборудование даст возможность высокопроизводительного и качественного изготовления деталей большим диаметром и весом, но имеющих небольшую длину.

«Важной особенностью станка является то, что это полностью отечественная разработка, на которой установлена в том числе современная система ЧПУ российского производства, по своим возможностям и функционалу не уступающая импортным аналогам», — отметил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

По словам Георгия Полтавченко, «сегодня на заводе есть достаточно интересные заказы по оборонной тематике, по линии военно-технического сотрудничества с нашими партнерами, по гражданской тематике, включая рыболовецкие суда». «Думаю, что они будут реализованы. А в перспективе — есть программа модернизации ВМФ, и я уверен, что будут новые заказы по линии ГОЗ. С учетом санкционных проблем будет и расширение гражданских заказов, достаточно интересных и выгодных с точки зрения бизнеса. Поэтому у предприятия, как и у всей ОСК, в плане загруженности перспективы хорошие», — подчеркнул Георгий Полтавченко.

По мнению Алексея Рахманова, Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» за последнее время «прирос компетенциями, и обязательно найдет свое место в новых сегментах гражданского судостроения, в которые сейчас выходит ОСК, — в том числе в строительстве пассажирских и круизных судов, паромов». Глава ОСК также отметил, что «по линии гособоронзаказа у корпорации в целом локализация близка к стопроцентной, составляя 98–99%».

«Что касается оставшихся долей процента — у нас есть понижаемый план действий со стороны поставщиков, которые смогут закрыть дефицитные позиции. По гражданским заказам ситуация сложнее, и там она диктуется нашими заказчиками, пожелания которых мы вынуждены исполнять. Мы должны найти замену части оборудования в краткосрочной перспективе — с альтернативных рынков, а в среднесрочной перспективе (то есть до 2024 года) — в Российской Федерации, и примеры такие уже есть. Дальше уже вопрос переговоров с заказчиками и понимания ими тех рисков, на которые они пойдут, если продолжат настаивать на оборудовании, которое невозможно привезти из-за границы», — сказал Алексей Рахманов в ходе брифинга для СМИ.

По словам Ильи Самарина, окончательно вопрос импортозамещения будет решен на предприятии в конце второго квартала текущего года.

Станки были приобретены в рамках государственной программы «Развитие оборонно-промышленного комплекса» и инвестиционного проекта технического перевооружения машиностроительного и трубогибного производства.

Система ЧПУ базового токарно-карусельного станка была создана в городе Иваново компанией «Мехатроника». Станок произведен и доработан под требования кораблестроителей «Янтаря» на Южном заводе тяжелого станкостроения в Краснодарском крае, где внесли ряд изменений в конструкцию своей серийной линии.

Токарно-валовый станок с числовым программным управлением РТ-950ФЗ был произведен на ООО «Рязанский станкостроительный завод». Станок предназначен для высокопроизводительного и качественного изготовления деталей для судостроительной отрасли. Станок выполняет черновую и чистовую обработку отливок, поковок и проката. На нем выполняются все операции по окончательному изготовлению вала. Также существенно расширился спектр материала для заготовок: помимо стали данный агрегат позволяет выполнять обработку сплавов. Новый станок позволит повысить производительность и сократить время переналадки.



Вентильно-индукторный двигатель. Фото с сайта КГНЦ

ЗЕМСНАРЯД



Фото с сайта Росморречфлота

ВТОРОЙ В СЕРИИ

ССК спустил на воду несамоходный земснаряд проекта № 4395.

Торжественная церемония спуска на воду второго несамоходного земснаряда класса «О 2,0 (лед 10) А» проекта № 4395 в серии из семи судов состоялась на площадке ПАО «Судоремонтно-судостроительная корпорация». Государственным заказчиком является ФКУ «Речводпуть». Проект выполнен Ростовским центральным проектно-конструкторским бюро «Стапель».

Судно строится по госконтракту в рамках выполнения мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года для ФБУ «Администрация Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей». Всего в рамках данного госконтракта строится два земснаряда.

Кроме того, в 2021 году с ПАО «ССК» заключен государственный контракт на строительство еще четырех единиц земснарядов проекта № 4395.

Земснаряды производительностью 700 куб. м/час, со сменным комплектом разрыхлительных устройств (гидравлическим и фрезерным) предназначены для разработки шаландно-рефулерным способом песчаных, илистых и песчано-гравийных грунтов, дноуглубления на акваториях и судоходных путях, намыва дамб, с возможностью выдачи грунта в шаланды, а также по плавучему пульпопроводу длиной до 500 м.

К концу 2024 года будет построено семь таких земснарядов. Новые земснаряды позволят поддерживать необходимые глубины на участках внутренних водных путей для обеспечения безопасности судоходства и увеличения перевозок грузов внутренним водным транспортом.

Окончание строительства судна в соответствии с государственным контрактом — IV квартал 2022 года.

Главные размерения и характеристики: длина — 55,10 м; ширина — 10,50 м; высота борта — 3,65 м; осадка с полными запасами в рабочем положении — 1,30 м; экипаж — 28 чел.; производительность — 700 куб. м/ч.

ПРОМЕРНОЕ

ДЛЯ СКАНИРОВАНИЯ ДНА

Костромской судомеханический завод сдал промерное судно проекта 3330.

На АО «Костромской судомеханический завод» подписан приемочный акт на промерное судно класса РРР «Х РМС 1,2 А» проекта 3330. Судно построено по заказу ФКУ «Речводпуть» в рамках мероприятия «Обновление обслуживаемого флота» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и предназначено для ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей».

Строительство объекта выполнено по госконтракту, предусматривающему постройку 11 судов до 2023 года.

Проект разработан ООО «Горьковское центральное конструкторское бюро речного флота».

Для выполнения промерных работ и гидрографических изысканий судно оборудовано современным высокоточным, высокоскоростным автоматизированным промерным комплексом, позволяющим выполнять сплошное сканирование дна, создание 3D-рельефа дна акватории, расчеты и контроль объемов дноуглубительных работ.

Головное судно этого проекта, теплоход «Промерный-9», построено в 2021 году и передано эксплуатирующей организации ФГБУ «Канал имени Москвы».

Основные технические характеристики: длина габаритная — 18,1 м, ширина габаритная — 3,2, высота борта — 0,95 м; осадка по КВЛ — 0,5 м; мощность главных двигателей — 184 кВт; экипаж/изыскательская партия — 2/4 чел.; автономность — 2 суток.

ЛЕДОКОЛ

СКВОЗЬ ЛЬДЫ И ТОРОСЫ

Ледокол «Виктор Черномырдин» завершил ледовые испытания.

Самый мощный в мире неатомный ледокол «Виктор Черномырдин» завершил ледовые испытания, выполнив их программу в полном объеме, сообщает Росморпорт. По предварительной оценке специалистов, характеристики ледопроеходимости ледокола подтверждены.

Ледокол «Виктор Черномырдин» подтвердил, что способен продвигаться непрерывным ходом в сплошном ледяном поле толщиной до 2 м, а также выполнять ледокольные операции при толщине льда до 3 м.

Ледовые испытания прошли в два этапа. Полигоном для первого этапа стали ледовые поля между Каменными островами и материковой частью России, второй этап проведен в районе острова Белуха. На данный момент в ледовых условиях ледоколом пройдено около 1 000 морских миль.

В ходе испытаний «Виктор Черномырдин» выполнил следующие элементы маневрирования: циркуляцию, движение передним и задним ходом при различных режимах и мощностях энергетической установки, разворот по схеме «звезда» и другие. Благодаря наличию на втором полигоне испытаний торосов с толщинами льда около 3 м ледокол смог отработать преодоление льда набегами.

11 мая состоялось рабочее совещание с представителями Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ), Крыловского государственного научного центра (КГНЦ) и АО «Адмиралтейские верфи» по подведению предварительных итогов ледовых испытаний. По окончании экспедиции будет продолжена работа по детальной обработке набранной информации и подготовке отчетов.

Максимальные показатели в ходе ледовых испытаний: сплошность дрейфующего льда — до 10 баллов; толщина торосов — до 3 м; толщина плотного снежного покрова — до 70 см; ветер — до 17 м/с; порывы ветра — до 25 м/с.

«Виктор Черномырдин» — на сегодняшний день самый мощный в мире неатомный ледокол. Судно спроектировано российскими конструкторами и построено отечественными судостроителями по кооперации на предприятиях АО «ОСК» в Санкт-Петербурге.

Развивает мощность 25 МВт на винтах, имеет ледовый класс Icebreaker8, способен развивать скорость до 17,8 узла на чистой воде. Автономность работы составляет до 60 суток.

«Виктор Черномырдин» — флагман крупнейшей в мире ледокольной флотилии Росморпорта, в составе которой сейчас 35 ледоколов различных классов и специализации.



Фото с сайта ФГУП «Росморпорт»

КАТАМАРАНЫ

САНКЦИИ НЕ ПОМЕШАЮТ

На СНСЗ заложили два катамарана проекта «Котлин» для «Нева Тревел».

Церемония закладки двух единиц из серии пассажирских катамаранов проекта 04580 «Котлин» — «Форт «Кроншлот» и «Форт «Петр Первый» состоялась на Средне-Невском судостроительном заводе. Заказчиком выступает ООО «Нева Тревел».

Контракт на строительство шести катамаранов подписан в рамках программы ГТЛК по развитию лизинга водного транспорта с государственным софинансированием. Программа действует за счет бюджетных инвестиций и привлечения внебюджетных источников и направлена на импортозамещение устаревшего пассажирского флота и развитие отечественного производства.

Проект судна разработан петербургским проектно-конструкторским бюро «Форс Технологии» с учетом особенностей эксплуатации в условиях акватории Санкт-Петербурга и выхода в Финский залив.

Катамараны, построенные на Средне-Невском судостроитель-

ном заводе, смогут проходить под сводами петербургских мостов, обладают высокими скоростными и мореходными качествами. Пассажиры (до 200 человек) размещаются в комфортных условиях в салоне и на открытой части верхней палубы. Максимальная скорость судна составляет около 30 узлов. Строительство судов ведется под надзором Российского морского регистра судоходства.

Уникальность катамарана заключается в совмещении качеств речного судна с низким волнообразованием и прибрежного судна с повышенными мореходными качествами.

По условиям контракта сдача первых двух единиц запланирована на май 2023 года, вторая пара будет передана заказчику в нави-

гацию 2024 года, третья — в мае 2025 года.

Как рассказал «Водному транспорту» генеральный директор Средне-Невского судостроительного завода Владимир Середохо, рисков срыва графика строительства судов из-за проблем с поставками комплектующих не возникнет.

«Уровень локализации составляет более 70%, и вопросов по замещению нелокализованных позиций на сегодняшний день не стоит... Ведется поиск новых партнеров, и я надеюсь, что к завершению этого проекта мы выйдем на нормальное обеспечение комплектующими, но на сегодня проблем нет, мы полностью обеспечены. На сроках сдачи это не скажется», — рассказал глава судостроительного предприятия.

Характеристики пассажирского катамарана проекта 04580 «Котлин»: длина габаритная — 32 м; ширина наибольшая — 8,7 м; высота надводного борта — 1,4 м; осадка габаритная — 1,32 м; мощность двигателей — 2х882 кВт; мореходность — до 4 баллов; скорость максимальная — ок. 30 уз.; пассажироместимость — до 200 человек; экипаж — 3 чел.; корпус и надстройка — алюминево-магниевого сплава.

НАВИГАЦИЯ

ДО САМОГО ЧЕРЕПОВЦА

На основной трассе Волго-Балта от Санкт-Петербурга до Череповца открылась навигация 2022 года.

В соответствии с распоряжением Росморречфлота открылась навигация на основной трассе Волго-Балта от Санкт-Петербурга до Череповца, одной из ключевых воднотранспортных артерий России.

Основная трасса протяженностью 805 км с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой навигационной обстановкой включает в себя водные пути по реке Неве, южной трассе Ладожского озера, Волго-Балтийскому каналу, Белому озеру и реке Шексне.

К старту судоходного сезона выполнены сплошное траление судовых ходов, выставлены плавучие навигационные знаки и вооружены береговые, всего на основной трассе действует 1045 плавучих знаков и 1587 береговых.

На всем протяжении основной трассы установлена единая гарантированная глубина 4,0 м, что позволяет проходить судам с осадкой до 3,75 м.

С 1 мая открылся Онежский канал, водные пути в Новгородском районе водных путей и судоходства на реках Волхов, Великая, Ловат, Полисть, Псковском и Чудском озерах и озере Ильмень. С 5 мая открыты Приладожские каналы и северные трассы Ладожского озера.

На реке Неве в городской черте Санкт-Петербурга началось активное судоходство пассажирского экскурсионно-прогулочного флота. Сезон разводки мостов начался на Неве и Малой Неве с 10 апреля и продлится до 30 ноября, на рукавах Невы — с 20 апреля по 15 ноября 2022 года.

По данным ФБУ «Администрация Волго-Балт», в этом году вырастет объем пассажирских перевозок. Планируется увеличение пассажиропотока на реке Волхов, в настоящее время планируются рейсы до Великого Новгорода теплоходов «Александр Грин», «Сергей Есенин» и «Принцесса Анабелла». Это стало возможным благодаря увеличению гарантированной глубины на участке реки от Великого Новгорода до верхнего бьефа Волховского шлюза до 240 сантиметров. Кроме того, для обеспечения безопасности движения судов в этом году на участке установлена первая категория — внутренние водные пути с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой навигационной обстановкой.

Общая протяженность обслуживаемых внутренних водных путей в Волго-Балтийском бассейне в текущую навигацию составит 3559,6 км, из которых с гарантированными габаритами — 3012,6 км.

ВОДНЫЕ ПУТИ

ТЕПЕРЬ В РЕГИОНАЛЬНОМ СТАТУСЕ

Несколько рек и каналов Санкт-Петербурга перешли из федерального перечня в список регионального значения.

Река Фонтанка, река Мойка, канал Грибоедова, Крюков канал, река Ждановка, Зимняя канавка и Кронверкский пролив отнесены к внутренним водным путям регионального значения, следует из распоряжения Правительства РФ, опубликованного на официальном интернет-портале правовой информации.

Большинство объектов внутренних водных путей входят в перечень объектов федерального масштаба, однако с 2019 года в распоряжении Правительства РФ выделен новый раздел с внутренними водными путями регионального значения. К ним, кроме петербургских рек и каналов, также отнесены река Казанка, Кондопожская залив (Онежское озеро), Питкярантский залив (Ладожское озеро) и другие. Переход части рек и каналов Санкт-Петербурга в региональное значение обсуждался с 2018 года. Правительство Петербурга, по данным СМИ, мотивировало это возможно-



Фото «Российского судоходства»

стью самостоятельно управлять водными объектами, что может позволить улучшить качество пассажирских перевозок.

В 2021 году по рекам и каналам Санкт-Петербурга было перевезено более 1 млн человек, по Неве и Финскому заливу — еще около 534,7 тыс. человек, сообщили ранее в городском Комитете по транспорту. Функционировало 19 городских причалов, к ним выполнено более 30 тыс. подходов и 506 стоянок. В городе запущен 61 экскурсионно-прогулочный маршрут водного транспорта.

ИНФРАСТРУКТУРА

УСПЕЛИ К СРОКУ

На Волго-Балте в межнавигационный период выполнено 96 плановых гидротехнических ремонтных работ.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» завершило гидротехнические ремонтные работы, предусмотренные планом-графиком текущего ремонта на межнавигационный период 2021–2022 годов. В состав основных судоходных гидротехнических сооружений входят 11 шлюзов с причалами и подходами; 5 земляных плотин; 18 земляных дамб; 3 ГЭС с водосбросами; 1 водосброс и 1 водоспуск.

Основным направлением стал ремонт гидротехнической части (строительной) и электромеханического оборудования СГТС.

Среди наиболее трудоемких работ: ремонт бетона лотка отвода фильтрационных вод от порога нижнего ремонтного заграждения с восстановлением электрообогрева Верхне-Свирского шлюза, штрабного бетона пятовых устройств верхних ремонтных ворот шлюза № 1, рисбермы шлюза № 2, бетона ниши аварийной лестницы правой стены секции № 13 камеры шлюза № 3, бычков системы гашения верхней головы шлюза № 4, штрабного бетона пятового устройства левой створки верхних ремонтных ворот шлюза № 7, бетона стен кабельного канала правой стороны ка-



Фото «Водного транспорта»

меры шлюза № 7 (демонтаж бетона), замена вал-звездочек правого механизма затвора опорожнения шлюза № 2, замена гриба и вкладыша пятового устройства правой створки основных ворот нижней головы шлюза № 6, замена силового трансформатора № 2 ТМГ-160-3/0,4 кВ, замена кабелей кабельного канала нижней головы шлюза № 2.

При ремонте гидротехнических сооружений уложено 592,5 куб. м бетона, отремонтированы 35 механизмов и 28 металлоконструкций ворот и затворов, заменено 802 п.м. грузовых канатов, выполнена антикоррозионная защита металлоконструкций на площади 944 кв. м, заменено 4015 п.м. силовых и контрольных кабелей, заменено 127 приборов освещения, отремонтировано 9 электродвигателей.

СООБЩЕНИЕ

ПО МАРШРУТНОМУ ТРЕУГОЛЬНИКУ

Число отправок «Метеоров» из Санкт-Петербурга в Кронштадт в навигацию-2022 вырастет многократно.

Группа компаний «АстраМарин» увеличивает число отправок «Метеоров» из Санкт-Петербурга в Кронштадт в 7 раз. Кроме Санкт-Петербурга, скоростные теплоходы впервые будут ходить на остров из Петергофа.

В прошлом году «АстраМарин» на линии Петербург-Кронштадт оперировала всего 4 отправлениями в неделю в каждую сторону.

Первый «Метеор» из Санкт-Петербурга отправился в Кронштадт 7 мая. Уже во второй половине месяца «АстраМарин» планирует осуществлять на остров по 4 рейса в день: по 2 из Санкт-Петербурга и Петергофа. Обратно из Кронштадта в Петербург планируется также 4 рейса ежедневно.

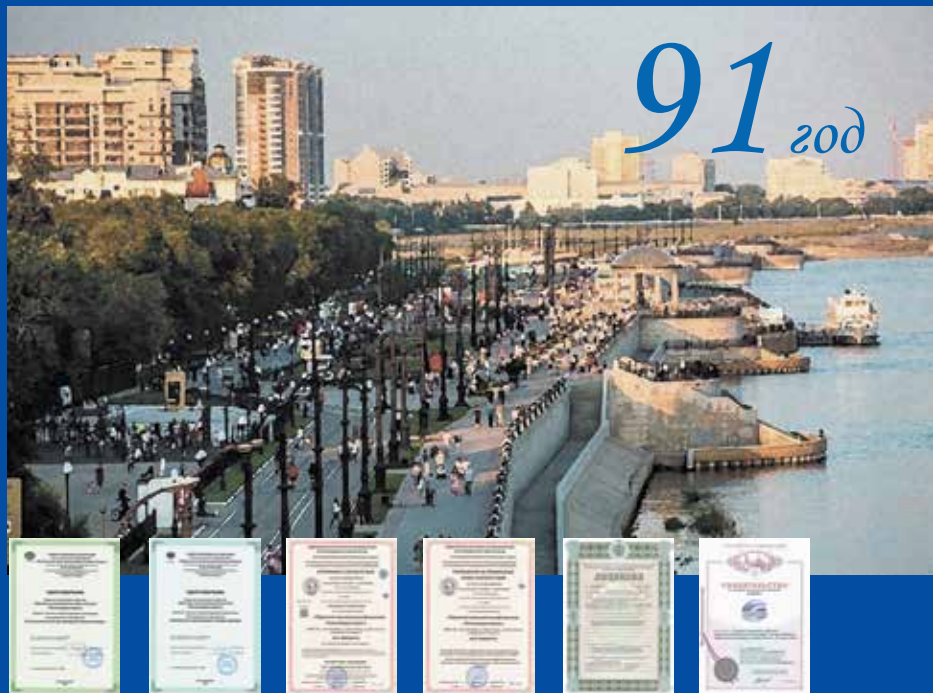
Из Санкт-Петербурга все теплоходы отправляются от причала «Кунсткамера» (Университетская набережная) и прибывают в Кронштадт на Зимнюю (Петровскую) пристань.

Время в пути из Санкт-Петербурга в Кронштадт составляет 60 минут, а из Петергофа — 20–25 минут в зависимости от загруженности фарватера в Финском заливе.

На линиях будут работать 7 «Метеоров». В «АстраМарин» не исключают возможности вывода на маршруты дополнительных скоростных теплоходов класса «Восход», которые в межсезонье прошли реновацию на производственных мощностях холдинга.

«Между Санкт-Петербургом и Кронштадтом мы видим два типа пассажиров: туристов и тех, кому необходим трансфер на остров или в город. И число вторых тоже растет. Поэтому мы приняли решение расширить количество отправок. Кроме того, в прошлом году наша компания совершила тестовые рейсы между Петергофом и Кронштадтом, которые вызвали высокий интерес.

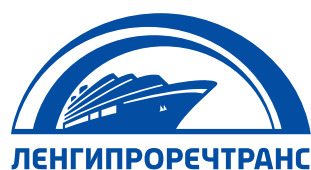
АО «Проектно-изыскательский институт «Ленгипроречтранс»
Основан 5 августа 1931 года



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

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

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



АО «Проектно-изыскательский институт
«Ленгипроречтранс»
Санкт-Петербург, ул. Ивана Черных, д. 29, литер А
Тел. (812) 400-07-04
E-mail: lgprt@lengiprortrans.ru
www.lengiprortrans.ru



МАРШРУТЫ

В ОБНОВЛЕННОМ ФОРМАТЕ

Северный речной вокзал ждет в этом сезоне 130 круизных судов.

В навигацию-2022 на Северном речном вокзале причалят около 130 круизных теплоходов, курсирующих между Москвой и десятками городов России.

«В ближайшее время запустим также регулярные речные маршруты Фили — Киевский вокзал и Печатники — Автозаводский мост. На регулярных маршрутах будут работать инновационные электрические суда российского производства», — написал мэр Москвы Сергей Собянин в Telegram.

Отмечается, что в этом году формат прогулочных речных перевозок будет обновлен. Сервис



Фото с официального сайта мэра Москвы

станет удобнее и безопаснее для пассажиров. На причалах создадут единую навигационную систему с информацией о речных маршрутах. На плакатах будут указаны все остановки и места посадки.

ПО ОКЕ И МОСКВЕ-РЕКЕ

В Московской области начали работать три речных пассажирских маршрута.

В Московской области в открывшийся сезон речной навигации будут работать три маршрута: по Москве-реке в районе Лыткарина, на Оке в Серпухове и в Коломне.

В Коломне пассажиры смогут доехать от причала «Бочманово» до причала «Притыка» за 1 час 40 минут. Протяженность маршрута составит 24 км, курсировать на нем будет теплоход «Москва» (120 мест). Данный маршрут будет работать только в выходные и праздничные дни до 25 сентября.

По маршруту от причала «Лыткарино» до причала «Андреевское» перевозку пассажиров будет осуществлять катер «Стриж-7», рассчитанный на 10 человек. Менее чем за 10 минут судно проходит маршрут в 800 м. Работать он будет до 20 ноября ежедневно.

Причал «Серпухов» и причал «Сады» разделяет

расстояние в 4 км, его можно будет преодолеть за 40 минут. Теплоход «Зуша» вмещает в себя 60 человек. До 30 сентября маршрут будет работать каждый день недели, кроме понедельника.

В навигацию 2021 года в Московской области поездки на водном транспорте совершили свыше 31,5 тыс. человек. Так, 18,1 тыс. пассажиров воспользовались водным транспортом в Лыткарино, более 4,9 тыс. пассажиров — в Коломне, свыше 8,4 тыс. пассажиров — в Серпухове.



Фото с сайта Минтранса Московской области

ПРИЧАЛЫ

ШВАРТОВАТЬСЯ БУДУТ НОСОМ

Первые в России причалы для электрических речных судов тестируют в Москве.

В Москве начали тестировать первые в России причалы для электрических речных судов. Причалы изготавливает АО «ВодоходЪ. Пассажирский порт» в Санкт-Петербурге и Перми, а финальная сборка проходит уже в Москве.

Технологичные причалы круглогодично смогут принимать несколько судов одновременно, а швартовка будет носом — это позволит сократить время пути.

На причалах будут современные сервисы для пассажиров: зоны отдыха; кафе с панорамными видами; медиаэкраны; места для велосипедов и самокатов; Wi-Fi и USB; широкие проходы, поручни, пандусы.

«Мэр Москвы С. Собянин поставил нам задачу — обеспечить комфортные поездки москвичей на новом речном транспорте. Для этого мы совместно с подрядчиком провели испытания судна, сейчас тестируем причалы. Они станут мини-вокзалами для удобных поездок. Уникальность их решения в системе зарядки — она работает, пока идет посадка-высадка пассажиров», — отметил руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов.

Напомним, летом 2022 года пассажиров в Москве начнут перевозить девять речных трамваев, а к 2024 году флот увеличится до 21 единицы.

ИНФРАСТРУКТУРА

ПОВЫСИТЬ КАТЕГОРИЮ ШОШИ

Все участки Московского бассейна внутренних водных путей готовы к открывшейся навигации.

В Московском бассейне внутренних водных путей — зоне ответственности ФГБУ «Канал имени Москвы» для обеспечения безопасного судоходства в стартовавшую навигацию задействован 3501 знак навигационного ограждения, в том числе плавучих навигационных знаков 2098 единиц и 1403 единицы береговых навигационных знаков.

В навигацию-2022 запланировано повышение категорий средств навигационного оборудования на участках водных путей протяженностью 13 км (канал Липня 8 км, подход к грузовым причалам порта Углич — 3 км, р. Трубеж — 2 км).

Предусмотрено также улучшение качественных параметров внутренних водных путей на реке Москве от шлюза Софьино до шлюза Северка протяженностью 69 км. Гарантированная глубина будет увеличена с 2,0 м до 2,2 м. На рассмотрении в ФГБУ «Канал

имени Москвы» находится обращение правительства Тверской области по изменению категории содержания ВВП на реке Шоше, протяженностью с 2,5 км, с 7-й категории на 1-ю для обеспечения движения пассажирских судов в строящийся порт Завидово.

Успешно завершён межнавигационный ремонт технического флота. Были проведены работы на 48 единицах технического флота учреждения, что на 10 единиц больше, чем год назад. Всего флот ФГБУ «Канал имени Москвы» насчитывает около 200 единиц плавсредств различного назначения.

В установленном порядке подготовлены гидросооружения, технический флот, знаки навигационной обстановки.

Подведомственное Федеральному агентству морского и речного транспорта ФГБУ «Канал имени Москвы» в этом году празднует свой 85-й день рождения. Это

крупнейший водотранспортный и водохозяйственный комплекс, выполняющий функции органа государственного управления на внутренних водных путях 12 субъектов РФ — Москвы, Московской, Тульской, Тверской, Вологодской, Ярославской, Новгородской, Рязанской, Владимирской, Калужской областей. Под юрисдикцией ФГБУ также находятся СГТС на части Нижегородской и Ивановской областей.

Объекты Учреждения включают 233 гидротехнических сооружения и 3840 км водных путей, образующих Московский бассейн внутренних водных путей (ВВП), из них с гарантированными габаритами и навигационной обстановкой — 2114 км, в том числе протяженность ВВП с освещаемой обстановкой составляет 1123,3 км, отражательной обстановкой 677,7 км, неосвещаемой обстановкой 313 км, без СНО 1726 км.

ЮБИЛЕЙ

СЕЗОН ОТКРЫЛА «РУСЬ ВЕЛИКАЯ»

Круизному судоходству по Каналу имени Москвы исполняется 85 лет.

ФГБУ «Канал имени Москвы» отмечает в этом году 85-летие круизного судоходства. 2 мая 1937 года флотилия белоснежных теплоходов Волжского пароходства во главе с флагманом теплоходом «Иосиф Сталин» впервые прошла по шлюзам с Верхней Волги в Северный речной порт и остановилась у Химкинского речного вокзала. Официальное открытие канала Москва — Волга состоялось через два с половиной месяца — 15 июля 1937 года.

Нынешнюю круизную навигацию открыл пассажирский теплоход «Русь Великая», отправившийся от причала московского Северного речного вокзала с 177 пассажирами на борту по маршруту: Москва — Углич — Москва.

Популярность речных круизов в зоне ответственности ФГБУ растет скаждым годом. В навигацию 2021 года через шлюзы учреждения прошло 17 тыс. 863 единицы пассажирских судов, что почти вдвое больше, чем в навигацию 2020 года, в которую пассажирский судопропуск составил 8 тыс. 745 судов. Это подтверждает растущий интерес к путешествиям по рекам России как виду познавательного и комфортного отдыха. Ведь современный круиз — это экскурсионный тур с проживанием в комфортных каютах по принципу «все включено». При этом туристам не надо прилагать особых усилий, чтобы посетить достопримечательности в разных городах и организовать свой досуг, — все уже продумано и подготовлено.

Статистика перевозок пассажиров по внутренним водным путям Московского бассейна в навигацию 2021 года составила 1 млн 678 тыс 801 человек. Наиболее популярные туристические маршруты: Москва — Санкт-Петербург; Москва — Углич — Мышкин; Москва — Тверь; Москва — Нижний Новгород; Москва — Ярославль; Москва — Астрахань; Москва (Северный речной вокзал) — Нижний Новгород — Москва (Южный речной вокзал) («Московская кругосветка»); Москва — Ростов-на-Дону; Москва — Кострома; Москва — Плес; Москва — Кинешма; Москва — Казань. В среднем продолжительность круизов на тури-



стических маршрутах составляет 5 суток, но наиболее востребованы рейсы выходного дня, продолжительностью не более 4 суток. Основными круизными перевозчиками в Московском бассейне являются компании: ПАО «Московское речное пароходство», ООО «ВодоходЪ», ООО «СК «Созвездие», АО «Донинтурфлот», ООО «Речфлот» и ООО «ЦЕЗАРЬ ТРЭВЕЛ».

Фото с сайта Росморречфлота



НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПО ПРИВЫЧНЫМ МАРШРУТАМ

Сухогрузы Волжского пароходства приступили к перевозкам щебня.

Сухогрузный флот Акционерного общества «Судоходная компания «Волжское пароходство» начал первые в навигацию 2022 года перевозки щебеночной продукции по внутренним водным путям.

Погрузка щебня на суда Волжского пароходства стартовала в порту Ростова-на-Дону. Первыми судами, которые отправились из южного порта на Среднюю Волгу и Каму, стали три теплохода типа «Волго-Дон» и переоборудованный из танкера типа «Волга-

Флот» в сухогруз теплоход «Владимир Кириллов». Каждое судно взяло на борт около 5 000 тонн груза.

«После переоборудования теплохода в 2019 году нашему экипажу довелось поработать на перевозках различных навалочных грузов, в основном это зерно, сера, щебень, — рассказывает капитан т/х «Владимир Кириллов» Андрей Музырев. — Так и в эту навигацию: первый рейс был с зерном в порт Кавказ, а сейчас, погрузившись щебнем в Алексан-

дровском ковше морского порта Ростова-на-Дону, следуем в пункт Саконы недалеко от Чистополя. И груз, и маршрут привычные».

Кроме того, в навигационный период теплоходы Волжского пароходства типа «Волго-Дон» и барже-буксирные составы доставляют щебеночную продукцию с карьеров Карелии на Ладожском и Онежском озерах в Санкт-Петербург, Москву и порты Волги. Суда пароходства уже направились под погрузку щебнем к берегам Онежского озера.

ПОНТОНЫ В ПРИДАЧУ

В Нижегородской области объемы пассажирских перевозок на «Валдаях» планируют увеличить более чем в два раза.

Судами на подводных крыльях «Валдай 45Р» в период навигации 2022 года планируется перевезти около 100 тыс. пассажиров по 12 направлениям, доложил министр транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Павел Саватеев на заседании профильного комитета Заксобрания.

По его словам, в навигацию 2021 года с 20 мая по 6 ноября судами на подводных крыльях «Валдай 45Р» перевезено почти 42,5 тыс. пассажиров.

Для запуска новых пассажирских направлений («Стрелка», городской округ город Бор, городской округ город Дзержинск, поселок Васильсурск и ЖК «Юг») в текущем году

планируется приобретение причальной инфраструктуры (понтон) в количестве пяти единиц. В целях дальнейшего развития пассажирских перевозок, а также повышения туристической привлекательности региона отмечена целесообразность возобновления ранее популярных межрегиональных маршрутов до Казани и Костромы.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

БУДЕТ РАБОТА, БУДЕТ И РАЗВИТИЕ ФЛОТА

Енисейское речное пароходство в навигацию-2022 планирует перевезти 3,4 млн тонн грузов.

В навигацию 2022 года ЕРП планирует перевезти порядка 3,4 млн тонн грузов, основной объем из которых приходится на долю предприятий группы «Норникель». Производственная программа перевозок Енисейского речного пароходства и переработки грузов в портах сформирована, проведены основные переговоры с контрагентами, идет заключение контрактов.

«Навигация в этом году будет напряженной. Продолжается реализация масштабных инвестиционных проектов как Заполярного филиала «Норникеля», так и других наших крупных заказчиков — «Восток-Ойл», Черногорской ГРК. Мы будем работать на Енисее и его притоках — Подкаменной и Нижней Тунгуске, Ангаре, Большой Хете, участвовать в доставке грузов в Енисейский залив, работать

с морскими судами, наращивать объемы контейнерных перевозок в Норильский промышленный район, выполнять программу Северного завоза. В навигацию 2022 года будет задействовано 415 судов различного назначения и 3200 человек», — отметила генеральный директор «Норникель-ЕРП» Ольга Ксанф, выступая на торжественном открытии навигации.

Старту навигации предшествовала тщательная подготовка. «В зимний период проделана большая работа по ремонту судов, их восстановлению и модернизации. Переоборудованы для присвоения морского класса «М-ПР» три буксира и пять барж. Помимо этого, партия из 10 барж морского класса заказана на Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе. Первая из них будет спущена на воду уже в июне», — рассказал исполни-

тельный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудин.

В этом году на Енисее начнется реализация программы по увеличению габаритов судоходных ходов, рассчитанная на три года. «В результате дноуглубительных работ к 2024 году будут возвращены три гарантированных метра глубины, которые русло Енисея имело в советские времена, но затем они были утрачены. Сегодня есть большие перспективы по грузоперевозкам: на Таймыре ведутся подготовительные работы к масштабным стройкам, чтобы добывать там большое количество нефти и угля. Значит, у речников работы добавится. А если будет работа, будет и развитие флота, его обновление», — подчеркнул руководитель ФБУ «Администрация «Енисейречтранс» Владимир Байкалов.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта губернатора и правительства Хабаровского края

К СЕЗОНУ ГОТОВЫ

В Хабаровске впервые за последние десять лет на пассажирских судах провели ремонтно-восстановительные работы.

В Хабаровске открылся сезон речной пассажирской навигации. Всего по хабаровскому направлению краевым Минтрансом в этом году организованы три маршрута: от Речного вокзала до Новокаменки, до Победы и «Паруса».

«Сезон речных перевозок в этом году начался вовремя. Заблаговременно была проведена проверка готовности пассажирского флота к речной навигации. В рамках исполнения поручения губернатора края Михаила Дегтярева в госконтрактах в текущем году были заложены дополнительные средства, предназначенные для ремонта и подготовки теплоходов к сезону навигации. Это позволило впервые более чем за 10-летний срок провести на судах ремонтно-восстановительные работы», — отметил заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства края Владимир Березовский.

Помимо трех краевых хабаровских маршрутов, региональным Минтрансом организованы речные перевозки по направлению Комсомольска-на-Амуре. В этом сезоне теплоходы будут курсировать от Комсомольска-на-Амуре в направлении сел Пивань и Нижние Халбы, также будет открыта скоростная линия Комсомольск-на-Амуре — село Богородское — Николаевск-на-Амуре. На маршруте задействованы теплоходы «Метеор».

На краевых маршрутах обслуживать пассажиров будут две компании — ЗАО «Амурские пассажирские перевозки» (Хабаровск) и ООО «КомПасс» (Комсомольск-на-Амуре).

По итогам прошлого года речным транспортом в Хабаровском крае воспользовались более 160 тыс. человек.

Рейсы на приусадебные участки завершатся в конце октября.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВСТРЕЧАТЬ «ЗАРЮ» НА ИРТЫШЕ

В Омской области в пассажирскую навигацию по Иртышу запущены четыре водных маршрута.

В Омской области 1 мая 2022 года стартовала пассажирская навигация на реке Иртыш. В этот день начал работать прогулочный пригородный маршрут Центр — Зеленый берег и межмуниципальный маршрут Большая Тебендя (Паново) — Кайсы.

По данным АО «Омский речной порт», прогулочный маршрут будет ежедневно выполняться на теплоходе «Москва-112» вместимостью 177 человек. Причал установлен на реке Омь у Воскресенского сквера.

На пригородном маршруте Центр — Зеленый берег будет работать теплоход «Москва-126» вместимостью 200 человек. Маршрут будет действовать до 16 октября.

Госпредприятием Омской области «Тевризское ДРСУ» до 31 октября ежедневно будет выполняться пассажирская перевозка водным транспортом по межмуниципальному маршруту Большая Тебендя (Паново) — Кайсы. Рейс

соединяет труднодоступные населенные пункты, расположенные на территории Усть-Ишимского района, к которым отсутствует возможность доехать другими видами транспорта в теплое время года.

Кроме того, планируется выполнять перевозку пассажиров теплоходом «Заря-353» (вместимостью до 45 человек) по межмуниципальному маршруту Омск — Большеречье. Отмечается, что расписание движения составлено с учетом предложений Министерства культуры Омской области в рамках продвижения туристических продуктов на территории Большереченского района.

Два межмуниципальных и один пригородный маршруты планируется субсидировать из бюджета Омской области за фактически выполненный объем работ. По данным регионального Министерства транспорта и дорожного хозяйства, на эти цели в бюджете на 2022 год заложены средства на уровне прошлого года — в объеме более 37 млн руб.



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП



ПЕРМСКИЙ КРАЙ

БУДУТ РОДОМ ИЗ ПРИКАМЬЯ

Пермская судостроительная компания строит речные причалы для московских электросудов.

ООО «Пермская судостроительная компания» и ООО «Эмперииум», занимающиеся производством инновационных электросудов, заключили договоры на разработку проектно-конструкторской документации и строительство речных причалов для судов на электрической тяге.

Работы будут проводиться в рамках контракта Департамента транспорта Москвы с АО «ВодоходЪ. Пассажирский Порт». Последнее введет в эксплуатацию 21 пассажирское судно на электрической тяге, а также установит 23 плавучих причала, два пункта базирования флота и шесть береговых зарядных станций. Часть работ по этому контракту выполнит пермская компания.

Сотрудничество ПСВ и ООО «Эмперииум» ведется в рамках подписанного в сентябре 2021 года на XVI Международной выставке «НЕВА 2021» в Санкт-Петербурге меморандума. Он предполагает реализацию проекта по строительству электрических судов для обеспечения регулярных речных пассажирских перевозок по водным путям Российской Федерации.

Ранее губернатор Пермского края Дмитрий Махонин отмечал, что восстановление в регионе судостроения и его развитие в перспективе может дать дополнительные возможности для организации целого кластера. По словам главы Прикамья, кооперация с профильными предприятиями края и других субъектов РФ создаст условия для привлечения в край

дополнительных инвестиций, что позитивно повлияет на развитие экономики региона в целом.

Пермская судостроительная компания входит в один из шести проектов социально-экономического развития Пермского края — «Новая промышленность». ООО «ПСВ» было создано летом 2021 года на площадке бывшего Пермского судостроительного завода «Кама» для производства причалов и судов. Имущественный комплекс судостроительного завода в июне прошлого года приобрела Корпорация развития Пермского края. Учредителями ПСВ являются ООО «ПНППК-Морская электроника» и ПАИЖК (АО «Пермское агентство инвестиционного жилищного кредитования»). Предполагается, что верфь станет резидентом создаваемой в Пермском крае особой экономической зоны. Сопровождением проекта по развитию судостроительной отрасли региона занимается Фонд развития Пермского края.

По словам гендиректора ООО «Пермская судостроительная компания» Сергея Багаринова, в настоящее время предприятия обсуждают дальнейшие планы. «Ведутся переговоры о продолжении сотрудничества, одно из наиболее перспективных направлений — строительство судов на электрической тяге. Это новый вид транспорта, мы видим, что такие проекты востребованы, и готовы принимать в них участие», — рассказал Сергей Багаринов.



Фото с сайта правительства Пермского края

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

С АВТОТРАССЫ НА ВОДНУЮ

В Алтайском крае по Оби началась грузовая навигация.

На Алтае по Оби запущены грузовые перевозки речным транспортом. Значимость грузовых речных перевозок в крае в последние годы значительно возросла. Благодаря соглашению в регионе ведется активная работа по переориентированию груза с автомобильных дорог на водный транспорт. За шесть лет действия соглашения удалось увеличить грузооборот в 2,5 раза. Порядка 2 млн тонн инертных материалов было перенаправлено с основных трасс региона, это более 250 тыс. грузовиков. Также в рамках соглашения при помощи земснарядов речники разрабатывают перекаты на дне реки, проводя дноуглубительные работы, тем самым увеличивая навигационный период.

Сумма финансирования в рамках соглашения в этом году составит 110 млн руб., средства направлены из краевого и федерального бюджетов.

«Для того чтобы нарастить объемы дноуглубительных работ, для Алтайского края строится специальный земснаряд стоимостью порядка одного миллиарда рублей. Для региона это очень важное событие, техника будет доставлена в 2023 году», — рассказал Дмитрий Коровин, заместитель министра транспорта Алтайского края.

Соглашение также помогло развитию площадок приемки материалов в точках, расположенных к месту производства дорожно-строительных работ, в текущем году эти мероприятия планируется продолжить.

ЯКУТИЯ

ЛЕНА ПОШЛА, ГРУЗ НАКОПЛЕН

ЛОРП открыло навигацию-2022 на пять дней раньше предыдущей.

Над зданием ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП) в Якутске 6 мая, одновременно с погрузкой первого судна, подняли вымпел начавшейся навигации 2022 года. Это означает начало очередной навигации: река Лена пошла, груз накоплен, флот готов встать к причалам.

Вымпел навигации-2022 подняли заместитель начальника Службы движения флота М. Бурковский и начальник Арктического диспетчерского участка К. Гизатуллин.

В г. Усть-Кут Иркутской области встала под погрузку первая баржа МП-2534, которая должна доставить грузы для ВХ «Витим». Готовится к погрузке нефтеналивного груза танкер «ТО-1546». В Киренске готовы к выходу в рейсы суда — «Ермак Тимофеевич»,



Фото пресс-службы ПАО «ЛОРП»

«Петр Бекетов», «Капитан Спиридонов» и др. Как только здесь пройдет ледоход, суда направятся в Осетрово под погрузку жизненно важных грузов для республики.

В навигацию 2022 года ПАО «ЛОРП» планирует перевезти

1 млн 589 тыс. тонн грузов — 449 тыс. тонн нефтеналива и 1 млн 140 тыс. сухогрузов. Для выполнения прогнозируемого объема транспортных работ планируется задействовать в навигацию более 270 единиц транзитного флота.

ПО ВИЛЮЮ — МЕНЬШЕ,
ПО КОЛЫМЕ — БОЛЬШЕ

В Якутии прогнозируют сложную навигацию.

В Якутии готовят флот к летней навигации. В 2022 году планируется завезти 1 262 тыс. тонн грузов, в том числе свыше 70 тыс. тонн — по Северному морскому пути. О том, как идут подготовительные мероприятия, правительство Республики Саха (Якутия) доложило на заседании экспертного совета Федерального агентства морского и речного транспорта совместно с правительствами Иркутской области и Чукотского автономного округа. Со стороны Якутии выступили глава кабмина Андрей Тарасенко и председатель Госкомобеспечения Дмитрий Лепчиков.

Предприятиями внутреннего водного транспорта планируется ввести в эксплуатацию 41 единицу портальной крановой техники и 740 единиц флота. Сегодня проводятся работы по их подготовке. По оперативным данным, введена 261 единица флота из 740, что составляет 35% от плана. Будут привлечены 3,6 тыс. работников, в том числе 1,3 тыс. командного состава и 2,2 тыс. рядового состава.

По словам Дмитрия Лепчикова, в этом году ожидается сложная навигация, особую обеспокоенность вызывает навигация по быстротекущей реке Вилюй. Навигация там продолжится всего 15 дней. К примеру, в 2019 году период навигации составлял 34 дня, в 2020 году — 38 дней, в 2021 году — 35 дней.

«Снегозапасов в большинстве районов республики в пределах и меньше средних многолетних значений. В этом году судоходных попусков с Вилюйского водохранилища не ожидается. Объем завоза грузов для нужд Вилюйской группы улусов составляет 77,3 тыс. тонн. Также план вывоза газоконденсата для нужд арктических и северных районов на транзитный пункт на Сангарскую нефтебазу из Кысыл-Сыра составляет 13,2 тыс. тонн», — сказал Лепчиков.

С учетом минимальных сроков навигации по реке Вилюй в этом году сложности могут возникнуть по перевозке каменного угля и по вывозу газоконденсата. «Для

решения поставленных задач необходимо составить четкие графики добычи, накопления угля в угольных разрезах Джебарики Хая и Сангарский, графики подачи и отгрузки судов и максимально использовать все имеющиеся технические, материальные и людские ресурсы», — считает Лепчиков.

Что касается арктической навигации, в этом году объемы завоза составляют 351,7 тыс. тонн. В этом году значительно увеличиваются объемы перевозки по реке Колыме, это связано с увеличением вывоза угля с Зырянского угольного разреза для нужд республики и Чукотского автономного округа.

Также Дмитрий Лепчиков напомнил, что в прошлом году из-за перебоев с электроснабжением были ограничения по переработке грузов в Зеленомыском речном порту. Но сегодня там ведутся работы по организации резервных источников питания электроэнергии, устанавливаются дизельные станции.

ДЛЯ ЛУЧШЕЙ УПРАВЛЯЕМОСТИ

Акции Жатайской судостроительной компании передадут в республиканскую собственность.

На федеральном уровне принято решение о передаче всех акций Жатайской судостроительной компании в собственность Республики Саха (Якутия). Это позволит республике управлять всеми процессами в части контрактов и строгого соблюдения их сроков. Об этом заявил председатель правительства Якутии Андрей Тарасенко по итогам выездного совещания на строительной площадке судостроительной компании с представителями подрядных организаций.

На объекте продолжается строительство первого этапа: строится блок корпусных производств. Его должны были сдать уже в начале

этого года, отставание от графика более двух месяцев. Параллельно идет подготовка к монтажу рельс для слипа.

Ранее подрядчики столкнулись с проблемой роста цен на металлоконструкции и их доставкой в республику. По информации директора АО «Жатайская судостроительная компания» Петра Накула, сегодня все металлоконструкции и строительные материалы завезены в полном объеме. Поэтому сейчас главной задачей подрядчика является нагнать график.

Ранее, чтобы ликвидировать отставание от плановых дат, АО «Жатайская судостроительная компания» совмест-

но с подрядными организациями скорректировали график монтажных работ до конца текущего года.

Объект строится в рамках государственной программы РФ «Развитие судостроения и морской техники для освоения шельфовых месторождений». Как ранее отмечал глава Якутии Айсен Николаев, при выходе на проектную мощность Жатайская судостроительная компания должна стать ключевым инструментом для решения задачи по обновлению речного флота Ленского бассейна и Арктической зоны республики, на которой ежегодно будут строить собственные речные суда.

МОРСПАССЛУЖБА

ВОДОЛАЗЫ — ЛЮДИ ОСОБЫЕ

Водолазы Морспасслужбы вместе с коллегами из других структур отметили 140-летний юбилей водолазного дела России.



Ежегодно 5 мая в России отмечается День водолаза. Но в этом году этот профессиональный праздник, совпав с юбилеем водолазной службы России, стал особенным. Именно в этот день 5 мая 1882 года по Указу императора Александра III в Кронштадте была основана первая в мире водолазная школа, которая должна была готовить «опытных в водолазном деле офицеров и нижних чинов для судовых надобностей и подводных минных работ».

Необходимость в подготовке водолазов возникла еще в середине XIX века, когда после окончания Крымской войны и освобождения Севастополя государь-император поставил задачу по подъему орудий с затопленных кораблей и расчистке фарватера. Уже в 1861 году в штаты экипажей военных кораблей русского флота были введены водолазы, а водолазное снаряжение стало табельным имуществом.

Открытие водолазной школы в Кронштадте в 1882 году поставило подготовку водолазов на государственный уровень и научнометодическую основу. Ее основателем и просвещенным руководителем стал капитан 1-го ранга (впоследствии адмирал) В. П. Верховский, а начальником школы водолазов назначен капитан-лейтенант А. Г. Леонтьев. Моряки со всего мира считали за честь быть принятыми в российскую школу водолазов.

Морская спасательная служба и ее водолазные специалисты — про-

должатели тех славных традиций водолазного дела. Сегодня в штате службы более 100 высококлассных водолазов. Большинство из них имеет международные сертификаты, позволяющие выполнять работы любой сложности.

Ежегодно водолазы Морспасслужбы участвуют в десятках гидротехнических проектов, спасательных операций, обследований трубопроводов и т.д. Водолазная служба учреждения постоянно работает над повышением уровня квалификации и компетенций сотрудников, расширением спектра технических возможностей службы для работ на больших глубинах, освоением новых образцов водолазного снаряжения и оборудования и, самое главное, над безопасностью при проведении спусков и работ.

У водолазов Морспасслужбы опыт сложнейших операций на глубине при выполнении подводно-технических работ на шельфе морей России, при строительстве и эксплуатации морских добычных комплексов, буровых платформ, магистральных и промысловых трубопроводов. Служба оснащена современным водолазным оборудованием, включая мобильные контейнерные барокамеры и комплексы (в том числе арктического исполнения) для работ на глубинах до 60 метров и мобильные водолазные станции быстрого развертывания для осуществления осмотровых и профилактических работ на глуби-

нах до 12 метров. В составе флота Морспасслужбы есть специализированные водолазные суда, способные обеспечивать водолазные спуски на большие глубины.

В этом году специалисты водолазной службы приняли участие в разработке ведомственных нормативно-правовых актов по безопасности проведения водолазных спусков, проектов Правил охраны труда при проведении работ на глубине, который формируется на смену старым версиям и профстандарту «Водолаз». Сотрудниками Морспасслужбы разработан и внедрен пакет документов системы управления безопасностью водолазных работ, а также ведется постоянное обновление локальных нормативных актов и технических документов для дальнейшего применения в деятельности водолазной службы учреждения.

Успех водолазной службы учреждения обеспечивают настоящие профессионалы своего дела, посвятившие свою жизнь работе на глубине.

Специалисты Олег Дырыгин, Федор Козулин, Валерий Исаков (Сахалинский филиал), Александр Василенин (Балтийский филиал), Павел Гушин (Азово-Черноморский филиал) имеют более чем 30-летний стаж работы в Учреждении и успешно передают накопленный опыт, знания и навыки молодому поколению.

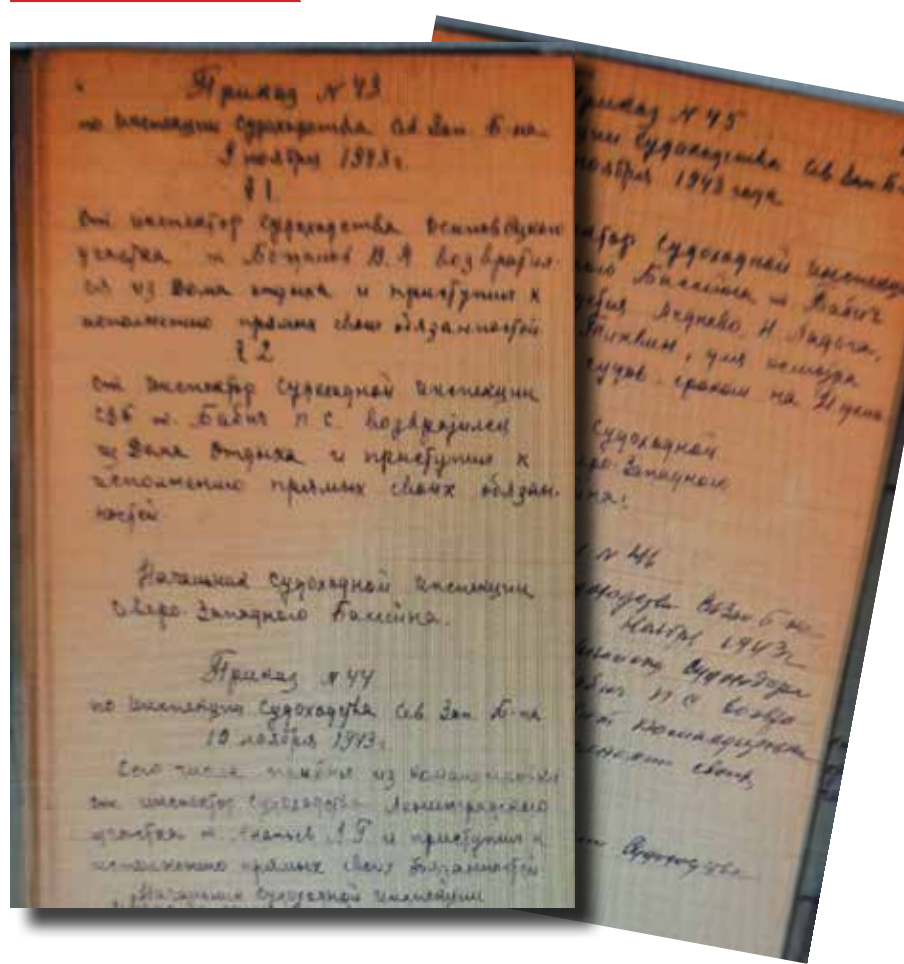
В этом году водолазы 7-го разряда Михаил Гайдамакин (Азово-Черноморский филиал) и Сергей Марчук (Сахалинский филиал) отмечают 20-летний юбилей работы в водолажной службе Морспасслужбы, а водолаз 7-го разряда Валерий Кравченко (Азово-Черноморский филиал) — 15-летие работы в организации. Во всех филиалах Морспасслужбы работают опытные специалисты водолазного дела. При этом ежегодно в службу приходят молодые водолазы.

Водолазы — это особая категория людей. Они обладают мужеством и высокой профессиональной подготовкой, которые позволяют им ежедневно опускаться на глубину и выполнять самые сложные технические задачи. Сила духа, внутреннее спокойствие, умение в экстремальной ситуации быстро принимать правильные решения и действовать — вот что характерно для современного водолаза.

Фото предоставлены пресс-службой Морспасслужбы



ГРСИ

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ
ПО КНИГЕ ПРИКАЗОВ

В блокадном Ленинграде не прекращала работу Государственная речная судоходная инспекция.

Северо-Западное управление Госморречнадзора передало «Водному транспорту» для публикации ряд архивных документов времен Великой Отечественной войны. Среди них — приказ номер 1 начальника Судоходного надзора Северо-Западного бассейна от 26 января 1930 года, страницы из книги приказов июня 1941 года и книга приказов 1943 и 1944 годов Государственной речной судоходной инспекции.

В исторических документах содержатся сведения о работе надзорных судоходных органов в годы войны: инспекторы продолжали выезжать на места происшествий, участвовали в расследовании аварий, следили за организацией погрузо-разгрузочных работ на судах.

Кроме того, в документах указываются зарплаты сотрудников инспекции. Так, начальник инспекции получал 1000 руб. в месяц, старший инспектор — 600 рублей.

В книге приказов 1943 года мы обнаружили поздравление женщин — сотрудниц инспекции с Международным женским днем 8 Марта, приказ об отправке отдельных сотрудников в дом отдыха (местонахождение дома отдыха не указано), приказ о наложении на инспектора Шлиссельбургского участка административного взыскания — выговора.

Тот же 1943-й, апрель: «Перевозка грузов для фронта и Ленинграда в навигацию 1942 г. благодаря проявленному героизму и умению работать в сложной обстановке обеспечило выполнение доставки грузов на Ленинград и обратно. В навигацию 1943 года речники Северо-Западного бассейна вступают в третью военную навигацию, должны широко

использовать накопленный во время войны опыт, чем обеспечить возложенные задачи по перевозке грузов Военным Советом Ленфронта».

Инспекции судоходства, соответственно, предписано не оставаться в стороне от работы, возложенной на речников, и обеспечить проведение профилактических работ на судах, а также оказать практическую помощь пристаням и портам в перевозке грузов.

В приказе от 20 января 1944 года говорится: «В связи с освобождением от немецко-фашистских захватчиков Северо-Западного бассейна не ослаблять своей работы в деле предупреждения борьбы с авариями, особенно должно быть уделено максимум внимания на проведение профилактической работы».

19 мая 1944 года — приказ об объединении Осиновецкого участка водных путей с Ленинградским «в связи с уменьшением работы Осиновецкого порта и подчинением его как причального пункта пристани Петрокрепость». Напомним, в годы блокады Ленинграда из пос. Осинец через Ладожское озеро была проложена Дорога жизни — единственная связь осажденного города с Большой землей.

В следующем году судоходной инспекции исполнится 100 лет.

Государственная речная судоходная инспекция ведет отсчет своей истории от 1923 года. В новейшей истории России ГРСИ образована в 1992 году в ведомстве Департамента речного транспорта Министерства транспорта РФ и являлась органом государственного надзора в области безопасности судоходства судов внутреннего и река-море плавания.



ПЛЕНУМ

С УЧЕТОМ
ЦИФРОВОЙ
ТРАНСФОРМАЦИИ

В ГУМРФ состоялся пленум федеральных учебно-методических объединений ВО и СПО.

Федеральные учебно-методические объединения в области высшего и среднего профессионального образования по УГСН и УГПС 26.00.00 «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» организовали и провели пленум и Всероссийскую научно-методическую конференцию «Направления стратегического развития отраслевого образования с учетом тенденций цифровой трансформации». Мероприятие на базе Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

В работе конференции и пленума федеральных УМО приняли участие представители Федерального агентства морского и речного транспорта, Координационного совета УМО, а также высших учебных заведений и работодателей.

На пленуме рассматривались актуальные для образования и бизнеса вопросы: развитие специалитета для подготовки инженеров в области водного транспорта; новый перечень специальностей и направлений подготовки высшего образования по программам бакалавриата, специалитета и магистратуры; основные направления цифровой трансформации образовательного процесса; роль цифровой трансформации в формировании научного мировоззрения и исследовательских навыков студентов в процессе изучения профессионально-ориентированных дисциплин; внешний мониторинг показателей деятельности университетов в области высшего образования: задачи и перспективы; внутренняя система оценки качества образования; требования судоходного бизнеса к подготовке выпускников плавательных специальностей и потребность в них; цифровизация подготовки персонала Российского морского регистра судоходства; реализация в образовательном процессе нового Положения о дипломировании членов экипажей морских судов; особенности подготовки гидротехников по направлению «Водные пути, порты и гидротехнические сооружения»; особенности разработки федеральных государственных образовательных стандартов СПО по профессиям плавсостава; современные подходы к проведению промежуточной и государственной итоговой аттестации, воспитательного комплекса по программам среднего профессионального образования; возможность получения рабочих профессий при реализации основных профессиональных образовательных программ высшего образования.

МУЗЕЙ

В ПАМЯТЬ О СЕВЕРНЫХ КОНВОЯХ

В Макаровке открылся историко-патриотический комплекс «Северные конвои».

В Колледже Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в канун Дня Победы состоялось торжественное открытие историко-патриотического комплекса «Северные конвои». Событие было приурочено к 77-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне как дань преемственности поколений и эпох.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова широко известен своими патриотическими традициями в воспитании молодого поколения.

Этому в первую очередь способствуют героические страницы вуза времен Великой Отечественной войны: тогда на фронт призвали более 800 курсантов, студентов и преподавателей, 21 из которых стали Героями Советского Союза.

Свято чтут в Макаровке подвиг моряков союзных конвоев, которые в военные годы доставляли в СССР необходимые грузы. Для сохранения памяти о великом прошлом 31 августа 2014 года перед зданием Колледжа открыт монумент «Памяти моряков Полярных конвоев 1941–1945 гг.». В 2019 году распоряжением губернатора Санкт-Петербурга Александра Беглова сквер перед Колледжем получил название сквера Полярных Конвоев.

5 мая здесь собрались представители власти, морской общности, курсанты Колледжа ГУМРФ и школьники города. На торжественном митинге, предшествующем открытию комплекса, выступили вице-губернатор Ирина Потехина, депутат Законодательного собрания Санкт-Петербурга седьмого созыва Константин Чебыкин. От лица городских законодателей пожелал всем чистого, мирного неба и выразил благодарность ректору Сергею Барышникову за то, что Макаровка прививает молодежи любовь к морю и патриотизм.

Гостями мероприятия также стали глава администрации Невского района Санкт-Петербурга Алексей Гульчук, заместитель председателя



Комитета по делам Арктики правительства Санкт-Петербурга Андрей Анохин, руководитель представительства Архангельской области в Санкт-Петербурге Наталья Кадашова, заместитель генерального директора по управлению персоналом ООО «Газпром флот» Валерий Иванов, директор Российского государственного архива Военно-морского флота Валентин Смирнов и другие.

Председатель Попечительского совета фонда «Международный центр Северных конвоев» Павел Ожгихин отметил, что памятник, представляющий собой фигуры трех моряков, стоящих вместе, исторически точно и художественно отображает суть Северных конвоев. Так же бок о бок, плечо к плечу они и воевали.

Выступили на митинге и самые юные моряки. Курсанты Колледжа и Университета исполнили патриотические песни и стихотворения.

Минутой молчания и возложением цветов к монументу гости почтили память всех павших за Победу. Затем в холле здания колледжа состоялась церемония открытия историко-патриотического

комплекса «Северные конвои». Обращаясь к гостям, ректор университета Сергей Барышников в первую очередь поблагодарил жертвователей за помощь в создании музея. «Выражаем признательность компании «Газпром» и дочернему предприятию «Газпромфлот», с которыми мы сотрудничаем на протяжении многих лет по подготовке кадров для Арктики. Северные конвои — это тоже «арктическая» часть славной морской истории нашей страны, — сказал он. — Музейная коллекция нашего комплекса содержит уникальные экспонаты, исторические документы, которые передали в дар ветераны Северных конвоев и их родственники. Также многие вещи были специально приобретены музеем для коллекции. Мы искали их на аукционах. Большая часть — подлинные».

Отдельно ректор обратился к молодежи, призвав ребят изучать историю.

Президент ОАО «Норд» Виктор Патрушев рассказал, что в дар музейному комплексу его семья уже передавала предметы военной эпохи. Это — реликвии, принад-

лежавшие его отцу, участнику Северных конвоев Платону Патрушеву. Платон Игнатьевич служил на эсминце «Деятельный». Корабль был торпедирован, из экипажа спаслось семь человек, в том числе Платон Патрушев.

«Музейный комплекс нужен для того, чтобы дети учились и знали историю», — подытожил выступление Виктор Патрушев.

После перерезания ленточки у дверей музея экскурсию по залам для гостей провели курсанты Колледжа. В свою очередь, Сергей Барышников рассказал, что, например, представленная на экспозиции шапка-ушанка английского моряка была с трудом найдена и приобретена на крупном иностранном интернет-аукционе.

Открывшаяся в стенах Колледжа ГУМРФ экспозиция уникальна. Теперь комплекс открыт для школьников города, студентов, курсантов, а также всей молодежи и жителей страны для того, чтобы популяризировать страницы героической истории Великой Отечественной войны.

Фото ГУМРФ

