Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№12 12 декабря 2022

Выходит один раз в месяц

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

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

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА

ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ
СТР. 2

КРУИЗНЫЙ ПОТОК БУДЕТ РАСТИ
СТР. 3

НА ФЛОТЕ НЕТ МЕЛКИХ ПРОБЛЕМ
СТР. 6

В ЧЕСТЬ ТОГО, КТО СТРОИЛ ФОРТЫ И НОСИЛ БОТФОРТЫ
СТР. 8

ВОЛГА: ДИАГНОСТИРОВАТЬ И ВОССТАНАВЛИВАТЬ
СТР.11

«ЖЕНЩИНА ВСЕГДА ЧУТЬ-ЧУТЬ КАК МОРЕ...»
СТР.12

ВО СЛАВУ РОССИИ КАК АРКТИЧЕСКОЙ ДЕРЖАВЫ

В церемонии поднятия флага на атомоходе «Урал» и спуска на воду атомохода «Якутия» по видеосвязи принял участие президент РФ Владимир Путин.

Фото «Водного транспорта»

Балтийский завод ускорил темпы строительства серии атомных ледоколов. Сразу два атомохода проекта 22220 — «Якутия» и «Урал» стали «героями» торжественной церемонии с участием высокопоставленных гостей. В церемонии по видеосвязи принял участие президент России Владимир Путин.

Выслушав доклад генерального диктора ОСК Алексея Рахманова о готовности «Якутии», президент РФ дал разрешение начать спуск судна на воду.

В этот же день состоялась торжественная церемония поднятия государственного флага на атомном ледоколе «Урал».

«Сегодня у нас сразу два ярких события, значимых для отечественного судостроения и нашего ледокольного флота, да и, собственно говоря, для всей страны, потому что это решение двух очень важных комплексных задач, причем не просто двух больших комплексных задач, а решаемых в рамках большого проекта», — сказал глава государства.

«Оба ледокола были заложены в рамках большого, как я уже сказал, серийного проекта и являются частью нашей масштабной, системной работы по переоснащению и пополнению отечественного ледокольного флота, по укреплению статуса России как великой арктической державы», — заключил президент.

Ледокол «Урал» уже вышел в свой первый рабочий рейс. Присоединившись таким образом к «Арктике» и «Сибири», вошедшим в в состав атомного ледокольного флота ранее.

Сейчас на Балтийском заводе ведется строительство атомных ледоколов «Якутия» и «Чукотка». Их сдача заказчику запланирована на 2024 и 2026 годы. Атомоходы проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в Западном районе Арктики. Суда этого проекта в ближайшие годы должны стать основой гражданского ледокольного флота России.

НАВИГАЦИЯ В ПЛЮСЕ

Речная навигация 2022 года, несмотря на негативные весенние прогнозы, завершилась в положительном ключе. Внутрироссийских грузов по внутренним водным путям (ВВП) России перевезли на 12% больше, чем в прошлом году, а пассажиропоток в этом сезоне вырос на 14%.

Оперативная статистика работы внутреннего водного транспорта в навигацию 2022 года превзошла ожидания речного бизнеса и его регуляторов. Если в марте-апреле текущего года многие прогнозировали серьезный спад судоходства на всех российских реках, то по завершении навигационного периода можно уверенно сказать: навигация оказалась в плюсе.

Так, за 10 месяцев 2022 года во внутреннем сообщении по ВВП России перевезено 82,8 млн тонн грузов, что превышает показатель 2021 года более чем на 12%. Вместе с тем перевозки экспортных грузов в заграничном сообщении снизились на 9% к уровню прошлого года и составили около 23,1 млн тонн.

Основным грузом на российских реках в навигацию 2022 года стали щебень и стройматериалы. В европейской части России этот груз тяготеет к речным портам Самара и Тольятти, где ведется строительство северного обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу федеральной трассы Европа — Западный Китай. На Волго-Балте большую часть грузов также составили стройматериалы.

Снижение грузовой деятельности в речных бассейнах юга европейской части России оказалось компенсировано в общей статистике ВВП работой флота на северных и сибирских реках. Так, в Обь-Иртышском, Обском и Енисейском бассейнах судоходные компании значительно увеличили объем грузоперевозок. Это во многом связано с развитием инфраструктурных проектов в Арктике, требующих все больше строительных грузов.

Меры государственной поддержки пассажирских перевозчиков и возросший интерес российских туристов к отечественным турпродуктам привели к росту пассажирского сегмента на рынке внутреннего водного транспорта. В этом году по рекам России перевезено более 5,3 млн человек против 4,7 млн человек в навигацию 2021 года. Положительное влияние на пассажирские перевозки оказала позитивная тенденция к обновлению пассажирской речной инфраструктуры. Из крупных проектов стоит выделить открытие к началу навигации 2022 года нового речного вокзала в городе Сортавала Республики Карелия, завершение строительства портового комплекса Завидово в Тверской области.

В целом инфраструктура ВВП России становится надежнее. За последние 5 лет протяженность внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов увеличена на 570 км, оборудованных средствами навигационной обстановки — на 646 км, из них для безопасного движения судов в темное время суток — на 604 км. Кроме того, к 2022 году лимитирующие для судоходства участки сократились на 855 км, пропускная способность внутренних водных путей увеличена на 6,8 млн тонн.

Фото с сайта Канала имени Москвы

№12
12 ДЕКАБРЯ 2022

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ТРАНСПОРТНАЯ НЕДЕЛЯ-2022

ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ

В Москве прошло главное отраслевое мероприятие года — XVI Международный форум и выставка «Транспорт России». За три дня работы форума состоялось множество деловых форматов и выступлений, посвященных проблематике водного транспорта.

Фото с сайта «Транспортная неделя. 2022»

Корреспонденты «Водного транспорта» с полей форума. Основные тезисы, экспертные мнения, цифры, факты…

ЛОГИСТИЧЕСКИМ КОРИДОРАМ — ПЕРВОСТЕПЕННОЕ ВНИМАНИЕ

Россия планирует изменить маршруты глобальных транспортных грузопотоков через развитие международных коридоров. По словам председателя правительства **Михаила Мишустина**, развитию международных транспортных коридоров будет уделяться первостепенное внимание.

«Важно работать над решением масштабных задач, и речь идет о формировании международных транспортных логистических коридоров. Вести эту работу нужно совместно с нашими зарубежными партнерами по трем ключевым направлениям развития инфраструктуры: Восточному, Азово-Черноморскому и Каспийскому. Новые сквозные маршруты станут прочной основой для расширения международной торговли. Россия уже наращивает сообщение с дружественными странами, прежде всего со странами Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии, Азиатско-Тихоокеанского региона», — сказал глава правительства.

Как, в свою очередь, добавил в ходе заседания первый заместитель председателя Правительства России **Андрей Белоусов**, на дальневосточном направлении совокупную провозную способность (включая автомобильные дороги) планируется довести до 350 млн тонн в год, объем грузоперевозок по Азово -Черноморскому транспортному коридору к 2030 году планируется увеличить до 300 млн тонн в год (в настоящее время 180 млн тонн в год), а провозную способность коридора «Север — Юг» предполагается увеличить с 14 млн тонн в год до 32 млн тонн.

«Почему он (коридор «Север — Юг») так важен? Потому что он пересекает целый ряд транзитных коридоров «Восток — Запад», в том числе те, которые идут в обход России. Поэтому этот коридор позволяет затянуть туда целый ряд транзитных потоков, и в перспективе, если его нам удастся создать, он вообще поменяет всю мировую логистику глобальных транспортных потоков», — полагает Андрей Белоусов.

КАКИЕ СУДА ВОСТРЕБОВАНЫ?

Министерство транспорта Российской Федерации видит наиболее острую потребность в сухогрузах типоразмеров Handysize и Panamax, контейнеровозах грузоподъемностью до 3 тыс. TEU и танкерах, сообщил заместитель министра транспорта России **Александр Пошивай**. Он также добавил, что на внутреннем водном транспорте требуется строительство технического флота.

«Потребности исчисляются сотнями судов. В настоящий момент ведется работа по увеличению возможностей наших судостроительных предприятий и возможности приобретения российскими бенефициарами уже готового флота за рубежом», — сказал заместитель министра.

СКОЛЬКО СТРОИМ?

В стадии строительства в России находится 297 судов, сообщил директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли РФ Борис Кабаков. Однако по ряду судов имеются риски несоблюдения сроков строительства.

В частности, строится атомный ледокольный флот, в строительстве находится 73 рыбопромысловых судна (из них семь планируется сдать в 2022 году), строится аварийно-спасательный и пассажирский флот, суда класса «река-море». Портфель заказов судостроительного комплекса «Звезда», специализирующегося на крупнотоннажном судостроении, составляет 64 судна.

В настоящее время потребность в судах оценивается в 1200 единиц, однако эта цифра является предварительной и может измениться в большую сторону.

Важными вопросами, по мнению Бориса Кабакова, являются создание новых судостроительных мощностей, унификация проектов судов и импортозамещение судового комплектующего оборудования.

ЛОКАЛИЗОВАТЬ КЛЮЧЕВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Генеральный директор ОСК **Алексей Рахманов** заявил о необходимости локализации ключевого оборудования до 3–4-го уровня. По словам Алексея Рахманова, «судостроение — длинное цикловое производство. На изготовление сложного изделия — например, ледокола — уходит четыре с половиной года. Поэтому наши проблемы — следствие того, что случилось четыре года назад. С этой точки зрения мы проходим 2022 год относительно спокойно». В связи с этим будущее отрасли зависит от локализации производства комплектующих, «начиная от дизельных двигателей и заканчивая судовым оборудованием, которое вроде бы и русское, но лежит сейчас на полках не до конца укомплектованное из-за отсутствия каких-то маленьких импортных деталей», — сказал глава ОСК.

Алексей Рахманов подчеркнул, что остается оптимистом, а для решения стоящих перед отраслью задач нужно, «чтобы те программы, которые мы сверстали с Минпромторгом России, заработали. Это локализация до 3–4-го уровня ключевых систем агрегатов».

Говоря о стимулах для развития судостроения в России, Алексей Рахманов обозначил льготный лизинг как основной инструмент продажи средств производства. «Вопрос не в том, нужен или не нужен лизинг, — нужен однозначно, а в том, по каким ставкам он нужен. Компаниям, которые оперируют пассажирским флотом, рубли меньше чем на 20 лет и дороже, чем на 2%, не нужны. Те, кто возит грузы, — уже 4,5–5% и 15 лет лизинга. Никто, кроме госкомпании, такие характеристики обеспечить не может», — заключил генеральный директор ОСК.

ПРИОРИТЕТ — РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ

Российскому флоту необходимо предоставить приоритет в перевозках отечественных экспортных грузов, считает генеральный директор группы «Совкомфлот» **Игорь Тонковидов.**

«Законодательно закрепить связь между объемом российского морского экспорта и приоритетом участия в нем отечественных судовладельцев сегодня остро необходимо. Это позволит придать большую устойчивость российскому экспорту, создаст естественный приток средств в судостроение, за которыми будет стоять российский судовладелец. Такие законодательные инициативы должны будут поддержаны всеми участниками морской торговли. Мы не должны забывать, что участие российского флота — это дополнительный объем тоннажа, создание дополнительных рабочих мест», — сказал глава судоходной компании.

Игорь Тонковидов подчеркнул, что обеспечение внешней торговли флотом — вопрос национальной безопасности. В последние десятилетия в развитие портовой инфраструктуры вкладывались значительные средства, а вопросу перевозки экспортных грузов не уделялось большого значения, считалось, что тоннаж будет всегда доступен на мировом рынке. Однако события последних месяцев показали, что с привлечением перевозчиков под российский груз могут возникать проблемы.

ПАРОМ-ЛАУРЕАТ

Инновационный экопаром Росморпорта «Генерал Черняховский» стал лауреатом национальной премии «Формула движения».

Итоги национальной премии за достижения в области транспорта и транспортной инфраструктуры «Формула движения» подведены в заключительный день XVI Международной выставки «Транспорт России». Престижной премией в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники» за новейший «зеленый» паром «Генерал Черняховский» отмечено ФГУП «Росморпорт».

Построенные по заказу Росморпорта двухтопливные автомобильно-железнодорожные паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» стали первыми в России паромами, отвечающими самым жестким нормам «зеленого» судоходства по уровню вредных выбросов. Инновационные суда предназначены для перевозки железнодорожных составов с шириной колеи российского стандарта и других накатных грузов. Паром «Генерал Черняховский» начал работать 6 октября 2022 года на линии морской порт Усть-Луга — морской порт Калининград.

Фото с сайта kgd.ru

ВОДНЫЙ ТУРИЗМ

Фото с сайта АТОР

КРУИЗНЫЙ ПОТОК БУДЕТ РАСТИ

Рост речного круизного турпотока в этом году составил 25–30% по сравнению с предшествующим.

Минувший круизный сезон, по мнению экспертов, стал во многом успешным. Общее количество туристов на реках России приблизилось к допандемийным показателям. Многие теплоходы были забронированы на 80% уже в середине сезона. Но, несмотря на рост пассажиропотока, в Ассоциации туроператоров России считают, что говорить о восстановлении речного круизного рынка пока рано.

Согласно данным компании «ВодоходЪ», в 2022 году в круизы по линии компании отправилось более 120 тыс. человек, что на 30% больше, чем в 2021 году. При этом количество теплоходов, задействованных в навигации 2022 года, так и не достигло доковидного уровня: из 26 круизных судов «ВодоходЪ» в этом году работало 19, из 14 теплоходов компании «Мостурфлот» в рейсы вышло 11, у вернувшейся на внутренний российский рынок компании «Донинтурфлот» круизами занималось 5 лайнеров из 11.

В АТОР считают, что активный приток новичков в круизную отрасль, который начался 3 года назад, во многом определил и структуру спроса. Выразилось это в 2022 году в увеличении количества коротких круизов, которые новые клиенты брали «на пробу». Другим существенным фактором, определяющим спрос в сезоне 2022 года, стало растущее количество запросов на лайнеры более высокого класса. Здесь тоже сыграли роль «новички». Учитывая тенденцию, на следующий год круизные компании планируют сделать дополнительный акцент на новых региональных пассажирах. Так, в рамках федерального маршрута «Великий Волжский путь», старт которого состоялся в 2022 году, компания «Мостурфлот» готова выделить теплоход премиум-класса «Василий Суриков» для круизов из Волгограда, а «ВодоходЪ» запланировал не менее 11 рейсов из Перми на теплоходе «Виссарион Белинский». Впервые в 2023 году у «Водохода» появится блок мест на теплоходе «Семен Буденный» под круизы выходного дня из Ярославля, а теплоход «Мустай Карим» совершит первый круиз по Каме.

Еще одним результатом сезона 2022 года стал повышенный интерес ведущих круизных туроператоров к Уфе. Это во многом эксклюзивное предложение, поскольку навигация по реке Белая сейчас возможна только в период раннего майского половодья. О своих планах зайти в Уфу заявили «ВодоходЪ», «Мостурфлот» и «Инфофлот» (компания «Созвездие»).

В АТОР самым важным итогом навигации 2022 года называют то, что круизным компаниям удалось удержать стоимость круизов примерно на уровне 2021 года. Более того, уровень цен пока держится и при бронировании будущего сезона.

Сейчас круизы сезона 2023 года забронированы примерно на 25%, что превышает показатели прошлого года. В первую очередь бронируются редкие круизы, такие как «Московская кругосветка», круизы по Оке, рейсы в Уфу, на Соловецкие острова, экспедиционные круизы по Енисею, круизы с заходом в Плес. В целом активность раннего бронирования сейчас выше примерно на 30–40% по отношению к прошлому году, а глубина продаж составляет 11 месяцев. Исходя из динамики, от следующего сезона эксперты ждут увеличения турпотока на 15%.

«На 2023 год компания «ВодоходЪ» планирует обслужить 138 тыс. туристов, что составляет 14% прироста к факту 2022 года. Компания намерена вывести в работу весь флот, а это 26 судов», — сообщили специалисты компании. Увеличить количество задействованных в навигации теплоходов планируют и другие круизные компании.

СУБСИДИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ

Программа субсидирования речных пассажирских перевозок простимулирует внутренний туризм — Дмитрий Чернышенко.

Для развития внутреннего туризма необходимо разработать программу субсидирования межрегиональных речных пассажирских перевозок на 2023–2025 годы. Такое мнение во время совещания, посвященного развитию туристической отрасли в Татарстане, высказал заместитель председателя Правительства России Дмитрий Чернышенко.

«Президент дал поручение развивать речной и круизный туризм. Благодарю субъекты и Росморречфлот за ту работу, которая уже ведется по расширению сети маршрутов. Наша задача, увеличивая предложение услуг, делать этот вид отдыха доступнее. Для этого должна быть разработана программа субсидирования межрегиональных речных пассажирских перевозок на 2023–2025 годы. Она стимулирует развитие внутреннего туризма, даст серьезный рост турпотока в субъектах, расположенных вдоль наших основных речных артерий. Знаю, что губернаторы регионов крайне заинтересованы в этом. В частности, в Приволжском федеральном округе уже активно идет работа по реализации межрегионального проекта «Великий Волжский путь», — рассказал Дмитрий Чернышенко.

Вице-премьер поручил Минтрансу до 1 марта следующего года совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и субъектами разработать такую программу и представить ее в кабмин.

МТК «СЕВЕР — ЮГ»

БИЗНЕС ГОТОВ УЧАСТВОВАТЬ

На развитие МТК «Север — Юг» из бюджета и внебюджетных источников в 2023 году необходимо до 5,5–6,5 млрд рублей.

Росморречфлоту на развитие международного транспортного коридора «Север — Юг» из федерального бюджета на 2023 год будет выделено около 2,5 млрд рублей, сообщил руководитель агентства Захарий Джиоев в интервью РБК. При этом ведомство оценивает, что общий объем расходов будет гораздо выше — 5,5–6,5 млрд рублей, таким образом 3–4 млрд рублей будут направлены из внебюджетных источников.

«Эти источники мы видим, поэтому рисков нет», — сказал он. Говоря об участии бизнеса в проекте, глава Росморречфлота сказал, что предложения поступают, «но пока конкретных решений нет». «Компании говорят, что если нужно улучшить какие-то дополнительные параметры канала для судоходства, то они готовы для загрузки своих судов за это взяться, но пока мы не подошли к этой стадии», — пояснил он, добавив, что задача действительно масштабная и сложная, «с точки зрения объемов дноуглубления, надо будет направить на эти работы большое количество техники».

Захарий Джиоев подтвердил также, что идея создания судоходной госкомпании для работы по МТК «Север — Юг» обсуждалась, «есть соответствующие поручения президента». «Безусловно, это будет полезно для такого масштабного проекта, но еще нет конкретики, которую можно было бы озвучить. Идут обсуждения организационной формы, кто и как сможет участвовать: государство или бизнес — судоходные компании, судовладельцы», — заметил он.

Международный транспортный коридор «Север — Юг» — мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран: западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решт, восточная — железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная — через Казахстан и Туркменистан. Кроме того, возможны прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран.

ВКМСК

РЕКОРДНЫМИ СИЛАМИ

В 2023 году проходная осадка на Волго-Каспийском морском судоходном канале будет доведена до 4,5 метра.

Федеральное агентство морского и речного транспорта ведет работу по расширению возможностей Волго-Каспийского морского судоходного канала в рамках развития международного транспортного коридора «Север — Юг». В 2022 году к работе на ВКМСК привлечено рекордное количество единиц дноуглубительного флота — на разных участках работает 28 судов, в том числе 12 земснарядов подведомственных учреждений Росморречфлота и подрядных организаций.

Для обеспечения беспрепятственной проводки судов с осадкой 4,2 метра в условиях стабильно снижающегося уровня Каспийского моря в текущем году будет изъято более 5 млн куб. м грунта, что кратно превышает среднегодовые объемы дноуглубления на канале. В 2023 году проходная осадка на ВКМСК будет доведена до 4,5 метра.

Волго-Каспийский морской судоходный канал — важнейший инфраструктурный объект на Транскаспийском маршруте, важнейшем звене современного МТК «Север — Юг».

Формирование канала было начато еще в конце 19-го века, в течение 20-го века его протяженность была увеличена с 33 до нынешних 188 километров. Сегодня это самый протяженный искусственный канал России.

Фото с сайта Росморречфлота

№12
12 ДЕКАБРЯ 2022
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ОСК

ЦЕЛЬ — ИННОВАЦИОННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

ОСК планирует определить параметры проекта Центра серийного машиностроения и логистики на Северо-Западе в середине 2023 года.

Аналитика проекта АО «Объединенная судостроительная корпорация» по созданию Центра серийного машиностроения и логистики в Северо-Западном регионе завершится в середине 2023 году. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» сообщил директор департамента технического развития ОСК Илья Гаранкин.

«Аналитика (проекта. — *Прим. ред.*) закончится в середине 2023 года. По итогам будем смотреть, как он (центр. — *Прим. ред.*) будет выглядеть, какой объем производства там будет и что будет производиться. После чего будут понятны сроки реализации. Потенциально возможно, что он (центр. — *Прим. ред.*) будет в Колпино. Там есть площадка, есть соглашение между ОСК и правительством Санкт-Петербурга о выделении данной территории под возможное строительство производственных мощностей», — пояснил Илья Гаранкин.

По его словам, при работе над проектом рассматриваются компетенции, которые есть на предприятиях ОСК, возможности кооперации между существующими производствами и целевыми компетенциями, которые необходимы. «С учетом текущей ситуации потребность в машиностроительной продукции увеличилась», — отметил Илья Гаранкин.

В ходе первой отраслевой научно-практической конференции «Новые технологии в судостроении» Илья Гаранкин рассказал о том, что пока есть только укрупненный концепт проекта централизации машиностроительного сектора, который сейчас анализируется. На данном этапе рассматривается возможность включения в него производства элементов пропульсивных технологий, трубопроводной арматуры и фитингов, метизов и крепежных изделий, энергетического оборудования, элементов судовых устройств и прочих изделий.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», в рамках Петербургского международного экономического форума в июне 2022 года ОСК подписала соглашение с правительством Санкт-Петербурга о сотрудничестве при реализации инвестиционного проекта «Создание Центра серийного машиностроения и логистики Группы «ОСК» в Северо-Западном регионе».

Целью проекта является создание нового технологически независимого инновационного производства судостроительного оборудования и внедрение современных средств логистики. Центр будет обеспечивать отечественными комплектующими производственные мощности ОСК на Северо-Западе России и создаст условия повышения рентабельности производства.

Срок реализации проекта — 10 лет, планируемый объем инвестиций — не менее 20 млрд рублей. В Центре серийного машиностроения и логистики будет создано более 1500 новых рабочих мест, в том числе порядка 500 высокопроизводительных.

ДЛЯ ПРИБРЕЖНЫХ И ШЕЛЬФОВЫХ ЗОН

ОСК предлагает развивать инфраструктуру в Арктике на основе стоечных судов.

Советник генерального директора Объединенной судостроительной корпорации Анатолий Алексашин в рамках экспертной дискуссии «Развитие арктических транспортных коридоров» выступил с предложением о создании плавучей инфраструктуры с использованием стоечных судов. Анатолий Алексашин рассказал о проектах корпорации по развитию инфраструктуры арктических регионов.

По его словам, практика совместной работы ОСК и Росатома на Севере показывает, что изменения климатических условий ставят новые задачи: «Растет безледный период, нарастает эрозия береговой линии, мерзлоты деградируют, и это приводит к тому, что традиционные технологии создания наземной инфраструктуры становятся все более рискованными».

Анатолий Алексашин предложил обратить внимание на разработанные Объединенной судостроительной корпорацией проекты плавучих сооружений, угольных терминалов, лечебных и иных учреждений (в том числе для обслуживания персонала плавучих энергоблоков и работников Баимского ГОК), которые можно использовать как в прибрежной, так и в шельфовой зонах: «Все эти проекты есть, и потенциальные заказчики о них знают».

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

МЕТОДОМ ОБРАТНОГО ИНЖИНИРИНГА

В Центре исследований и разработок ПСЗ «Янтарь» изготовили импортозамещающие детали комплектующего оборудования.

Центр исследований и разработок АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» совместно с Балтийским инжиниринговым центром машиностроения БФУ им. Канта спроектировал и изготовил детали комплектующего оборудования импортного производства, вышедшего из строя в процессе проведения испытаний одного из строящихся заказов. Для этого специалисты применили метод обратного инжиниринга с использованием технологии 3D-сканирования.

Подобные работы актуальны в настоящее время в связи с действующими санкционными ограничениями как на строящихся заказах, так и на заказах, для которых завод осуществляет сервисное обслуживание.

По словам руководителя центра Ивана Квардакова, в настоящее время начинается совместная разработка универсального станка и освоение технологии наплавки баббита на подшипники. «Мы столкнулись со сложностями в выполнении подобных работ соисполнителями на одном из строящихся заказов и теперь планируем выполнять данные работы самостоятельно», — пояснил он.

Кроме того, центр совместно с компанией Glazar на проекте универсального скоростного катера катамаранного типа «Добрыня» внедряет технологию дополненной реальности. «Мы пробуем адаптировать ее под задачи судостроения. Завершена разработка моделей по салону катера. Результаты положительные — теперь на экране мобильного телефона можно видеть, как расположено оборудование в помещении, как проложены системы, кабель, удобно ли осуществлять обслуживание оборудования», — рассказал Иван Квардаков.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ПРОПУЛЬСИЯ В ОДНОМ «ФЛАКОНЕ»

Реализация проекта ЦС «Звездочка» позволит полностью исключить зависимость от импортных комплектующих винторулевых колонок.

Правительство Архангельской области окажет АО «Центр судоремонта «Звездочка» помощь в подаче заявки в Фонд развития промышленности РФ, средства будут направлены на создание новых мощностей предприятия. Это станет первым шагом к практической реализации договоренностей, достигнутых в ходе рабочей встречи вице-премьера — министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова и губернатора Архангельской области Александра Цыбульского.

Ключевой темой встречи стало развитие оборонно-промышленного комплекса и предприятий судостроительной отрасли в Архангельской области. «По основным ключевым позициям, озвученным на встрече, получена поддержка. Сейчас важно оперативно и тщательным образом проработать их с предприятиями, доведя договоренности до практической реализации, — заявил по возвращении Александр Цыбульский. — Конечная цель — создание новых мощностей, чтобы на новых площадках размещались дополнительные крупные заказы».

Напомним, «Звездочка» освоила изготовление механических движительно-рулевых колонок на собственном сборочно-испытательном комплексе центра пропульсивных систем. Идея ДРК основывается на совмещении рулевого управления и пропульсии в одном устройстве. Колонки особо востребованы на судах ледовых классов, буксирах, судах снабжения, где требуется точность позиционирования и хорошие маневровые качества. Уровень локализации в изготовлении ДРК на отечественном оборудовании определяется в 80%.

Ранее сообщалось, что дооснащение центра «Звездочка» позволит полностью закрыть потребность предприятия в закупке комплектующих изделий и создать национального производителя судовых движителей в мощностном диапазоне от 1500 до 9000 кВт.

ЛЕДОКОЛ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ

С ОТЕЧЕСТВЕННЫМ КОМПЛЕКТОМ

В строительстве ледокола проекта 21900М2 будет использован отечественный комплект оборудования пропульсивного комплекса.

На Выборгском судостроительном заводе состоялась торжественная церемония закладки киля ледокола ФГУП «Росморпорт» мощностью 18 МВт ледового класса Icebreaker7. Линейный дизель-электрический ледокол проекта 21900М2 строится по государственному контракту за счет средств федерального бюджета в рамках национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

При строительстве нового ледокола будет использован отечественный комплект оборудования пропульсивного комплекса: дизель-генераторы и винторулевые колонки. Судно предназначено для обеспечения круглогодичной работы замерзающих морских портов Балтийского бассейна.

Новый ледокол мощностью 18 МВт способен развивать скорость более 17 узлов на чистой воде, работать в автономном режиме 40 суток, непрерывным ходом преодолевать сплошное ледяное поле толщиной до 1,5 м. Предназначен для самостоятельного обеспечения ледокольной проводки и буксировки крупнотоннажных судов и других плавучих сооружений, а также перевозки грузов: до 33 контейнеров на открытой части верхней палубы, в том числе есть возможность подключения 12 рефрижераторных контейнеров. Также судно способно вести ледовую разведку и поисково-спасательные операции с применением беспилотного авиационного комплекса, например, с использованием летательного аппарата вертолетного типа.

Высокая степень автоматизации (AUT1-ICS) и применение компьютерной интегрированной системы управления позволяют обеспечить бесперебойную работу ледокола без постоянного присутствия персонала в машинных помещениях и на центральном посту управления. Судно вмещает экипаж до 35 человек, а также до 22 человек спецперсонала.

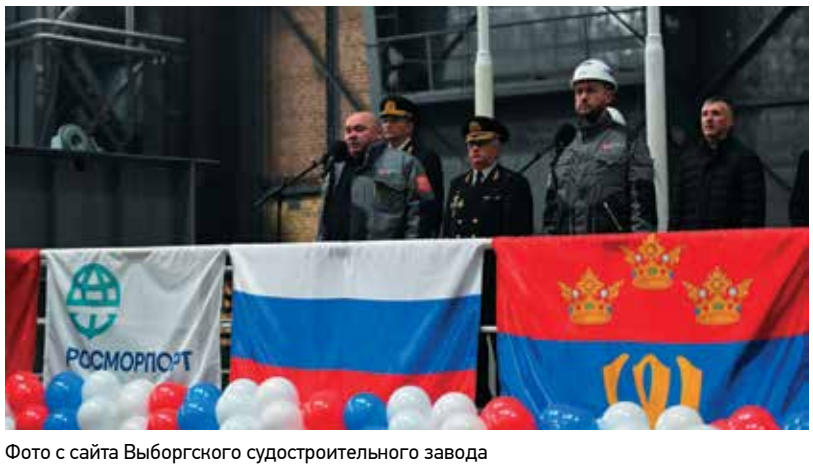

Фото с сайта Выборгского судостроительного завода

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ

ПО МОДЕРНИЗИРОВАННОМУ ПРОЕКТУ

ПСЗ «Янтарь» построит второе аварийно-спасательное судно ледового класса проекта MPSV06M для Морспасслужбы.

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» вновь стал победителем открытого конкурса на строительство многофункционального аварийно-спасательного судна ледового класса проекта MPSV06M мощностью 7 МВт.

Закладка головного многофункционального аварийно-спасательного судна (МАСС) проекта MPSV06M «Певек» состоялась на заводе 24 марта 2022 года.

Судно будет построено для Морской спасательной службы Федерального агентства речного и морского транспорта, заказчиком выступает ФКУ «Дирекция государственного заказчика программы развития морского транспорта». После заключения контракта судно должно быть построено до конца 2024 года. Но заказчик заверил, что готов пересмотреть увеличение сроков строительства после окончательной разработки и согласования проектной документации судна в постройке.

Судно, которое построит завод «Янтарь», станет вторым в серии подобных судов, созданным по модернизированному проекту. В случае успешного выполнения государственного контракта планируется строительство еще до четырех подобных судов для других заказчиков. В связи с этим перед заводом «Янтарь» поставлена задача увеличить долю гражданской продукции, а также в ближайшие годы нарастить производственные мощности для самостоятельного выполнения всех необходимых корпусных работ для судов такого класса.

Проект MPSV06M переработан на соответствие правилам РС 2021 года и Полярного кодекса для работы в арктических морях, увеличена грузоподъемность грузового крана и предусмотрена его работа в штормовых условиях.

Судно строится по проекту Морского Инженерного Бюро-СПб.

Фото из Telegram ПСЗ «Янтарь»

Многофункциональное аварийно-спасательное судно MPSV06M — это дизель-электрическое судно-ледокол класса Icebreaker6 неограниченного района плавания с ледокольным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью. Длина судна — около 87 м, ширина — около 19 м, водоизмещение — около 5 тыс. тонн, скорость — около 15 уз.

ТЕХФЛОТ

ОБСТАНОВОЧНОЕ ДЛЯ ВОЛГО-БАЛТА

Обстановочное судно проекта 3052 «Гидротехник Петрашень» для администрации Волго-Балта после госприемки отправилось к месту приписки.

После ходовых и швартовных испытаний государственная комиссия подписала приемо-сдаточный акт на обстановочное судно проекта 3052 «Гидротехник Петрашень» (стр. номер 5210), построенный ООО «Р-Флот» (Нижегородская область). Теплоход отправился к месту приписки, сообщает судостроительная компания в Telegram.

Генеральным подрядчиком строительства выступила компания «Морская техника» («МТ-Групп»), заказчиком — ФКУ «Речводпуть». Эксплуатирующей организацией теплохода станет ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

Обстановочные теплоходы проекта 3052 класса РРР «О-ПР 2.0 (лед 20)» строятся по государственному контракту в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Строительство серии из 10 судов ведется на четырех судостроительных предприятиях: нижегородской верфи «Р-Флот», Жигаловской РЭБ в иркутском поселке Жигалово, Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе в Томской области и «Благоверфи» в Амурской области.

Четыре судна серии ранее были переданы эксплуатирующим организациям: «Владимир Макаров» — ФГБУ «Канал имени Москвы»; «Александр Шароглазов» и «Вальдемар Хан» — ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей»; 12 октября 2022 года на ООО «Р-Флот» госкомиссия подписала акт приемки «Михаила Громова» для ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей».

Главные размерения и характеристики судна: длина — 35,6 м; ширина — 6,48 м; высота надводного борта — 1,156 м; осадка — 1,4 м; валовая вместимость — 162 рег. тонны; мощность главного двигателя — 2×220 кВт; экипаж — 10 человек; автономность — 6 суток.

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.

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

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 бункеровки судов.

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

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

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

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

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

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

№12
12 ДЕКАБРЯ 2022

При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

НА ФЛОТЕ НЕТ МЕЛКИХ ПРОБЛЕМ

Надзор судовладельца за строительством судна — важный этап для его последующей эксплуатации, особенно когда создается серия судов. О том, как в России формировалась современная система технического наблюдения за судами, ИАА «ПортНьюс» рассказал Виктор Рохлин, более 20 лет проработавший в крупнейшей судоходной компании — ПАО «Совкофлот» и длительное время занимавший пост главного инженера компании.

Фото из личного архива Виктора Рохлина

— Виктор Альбертович, контроль со стороны судовладельца за ходом строительства судна требует от специалистов группы наблюдения не только критического анализа проектно-технической документации, но и понимания критериев оценки качества различных элементов конструкции судна. Как формируется такой опыт?

— Такие знания накапливаются годами. Навыки постоянно совершенствуются и дополняются по мере внедрения новых технических и технологический решений, приходится постоянно учиться, получать новые знания. В целом в той или иной форме процесс наблюдения практикуется давно.

Впервые с этой практикой я столкнулся еще в начале карьеры, работая в Ленинградском центральном проектно-конструкторском бюро Минморфлота СССР (ЛЦПКБ, ныне ЦНИИ МФ), куда пришел в 1968 году. Параллельно продолжал учиться на вечернем в Ленинградском кораблестроительном институте (сегодня Санкт-Петербургский государственный морской технический университет) и пополнять багаж знаний, полученный в 1964 году в Севастопольском судостроительном техникуме по специальности «техник-судомеханик». В 1974 году с дипломом инженера-механика судовых силовых установок продолжил работу в ЛЦПКБ конструктором 3-й категории, а потом и ведущим конструктором.

Кроме проектирования судовых систем и энергетических установок судов меня привлекали к работе в опергруппах на судоремонтных заводах Минморфлота, которые оказывали проектно-инженерную помощь технологическим службам заводов при строительстве и модернизации судов по проектам ЛЦПКБ.

Продолжая работу в ЛЦПКБ, я перешел в специальный отдел, который, функционально подчиняясь Управлению по заказу флота Минморфлота СССР (ММФ), занимался инженерной экспертизой и согласованием контрактной технической документации и технических проектов практически всех судов транспортного, пассажирского и вспомогательного флота, заказываемых Управлением на отечественных и зарубежных верфях. Специалисты этого подразделения также проводили эксплуатационные испытания и обследование всех головных судов в коммерческих рейсах, во время которых инструментально фиксировались фактические параметры работы судна и его оборудования на разных режимах эксплуатации. С учетом мнения штатного экипажа судна оценивалось качество проекта и заводских работ. По результатам таких испытаний совместно с техническими службами пароходств определялись предложения по устранению выявленных эксплуатационных проблем и по модернизации проекта и судов серийной постройки.

В этом же подразделении, как правило, проходили стажировку специалисты пароходств, направляемые на верфи в группы наблюдения ММФ на советских и зарубежных (через АО «Судоимпорт») верфях.

То есть в СССР было выстроена многоуровневая система наблюдения за строительством судов, которая включала в себя в том числе и работу приемной комиссии. Так, при приемке от верфей головных судов, и даже на этапе ходовых испытаний, приказом министра назначалась приемная комиссия. В ее состав включались специалисты пароходства, управления по заказу флота (в том числе и из отдела технической экспертизы проектов и испытаний судов ЛЦПКБ), проектного бюро Минсудпрома, а при приемке судов на зарубежных верфях представители АО «Судоимпорт». По результатам работы приемных комиссий определялась степень соответствия судна контрактной документации, фиксировались все выявленные недостатки и определялся порядок их устранения и сроки передачи судна пароходству.

— Как решались вопросы повышения квалификации специалистов, работающих в этой сфере?

— Например, когда было принято решение о проектировании и строительстве на Черноморском ССЗ газотурбоходов проекта 1609 (головное судно «Капитан Смирнов»), меня вместе с группой механиков Балтийского морского пароходства направили учиться на завод «Югтурбина» в Николаеве, с последующей работой в составе экипажа в период проведения достроечных работ, ходовых испытаний и приемки судна.

А когда было принято решение о проектировании и строительстве мелкосидящих атомных ледоколов, мне понадобилось в течение года учиться профессии оператора АППУ в ЛВИМУ имени адмирала С. О. Макарова (сейчас ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова). Это позволило в дальнейшем вместе со специалистами ММФ и ЦКБ «Айсберг» участвовать в проектировании и приемке на финской верфи «Вяртсиля» атомных ледоколов «Таймыр» и «Вайгач».

— Какой момент стал переломным в вашей карьере?

— К осени 1991 года функциональная загрузка отдела технической экспертизы и испытаний судов существенно снизилась. Многие из специалистов отдела оказались в сложной ситуации. В это время мне поступило предложение от европейского отделения компании «Катерпиллар» заняться продвижением дизелей и дизель-генераторов на суда новых проектов для пароходств СНГ. В начале 1992 года я приступил к работе в этой компании в качестве руководителя морского бизнеса в СНГ.

Это был очень интересный период для моего профессионального развития, поскольку позволил основательно изучить технологические и конструктивные особенности высокоэффективных судовых дизелей, их монтажа и эксплуатации на судах. Тогда же я получил навыки коммерческой работы с верфями и проектными организациями.

Когда летом 1995 года мне предложили работу в АО «Совкомфлот» (СКФ), я без колебаний принял это приглашение и приступил к работе в должности эксперта отдела флота компании. Моим непосредственным руководителем стал Валентин Александрович Пыж, главный инженер АО «Совкомфлот», бывший руководитель отдела транспортного флота Управления по заказу флота ММФ, обладавший энциклопедическими знаниями и высочайшим авторитетом в отрасли. Фактически он был одним из создателей системы управления технической эксплуатацией флота СКФ.

Для АО «Совкомфлот» это был период реструктуризации — оптимизации структуры и состава флота, создания эффективной системы управления коммерческой и технической эксплуатацией флота. В результате этой работы весь флот компании (сухогрузный, наливной и пассажирский) был переведен под техническое управление созданной «Совкомфлотом» в Лимасоле компании «Юником». Это позволило унифицировать систему планирования, учета и контроля эксплуатационных расходов всех групп судов компании, отработать эффективную систему контроля качества технической эксплуатации и ремонта каждого судна, соответствующую международным стандартам судоходства, и подготовить компанию к вступлению в силу Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов (ISM Code).

Одновременно было выстроено взаимодействие специалистов судовладельца (АО «Совкомфлот») и технического менеджера («Юником») на основе регулярного обмена информацией.

Такая организация бизнеса позволила существенно повысить уровень эффективности эксплуатации флота компании. В свою очередь, это дало возможность выделять необходимые средства для поддержания технического состояния судов на высоком уровне, сделать флот СКФ одним из самых надежных и конкурентоспособных на мировом рынке и продолжать развитие компании, пополняя его новыми современными судами.

— Как формировалась система надзора и наблюдения за строительством судов в СКФ? Насколько эффективным оказался такой подход?

— Работу по программе пополнения флота за счет строительства новых судов «Совкомфлот» начал в 1999 году, заключив контракт с Балтийским заводом на строительство балкеров дедвейтом 44 тыс. т. В контракте были подробно прописаны требования по деятельности на верфи группы наблюдения заказчика. Также были определены права и обязанности сторон по обеспечению работы специалистов группы на всех этапах проектирования и строительства судна.

При подготовке этих требований были использованы опыт и практические знания организации работы групп наблюдения ММФ. В дальнейшем эта практика подробной фиксации в судостроительных контрактах требований по организации работы групп наблюдения стала обязательной.

Для надзора за проектированием и строительством балкеров на Балтийском заводе была сформирована первая группа наблюдения. В ее состав вошли сотрудники компании «Юником», а также несколько специалистов, работавших ранее в группах наблюдения ММФ.

Поскольку в начале 2000-х годов стратегия развития компании предусматривала существенное увеличение заказов новых судов, было принято решение на базе компании «Юником» создать специальное подразделение для обеспечения подготовки контрактной технической документации, согласования технических проектов и организации работы групп наблюдения заказчика на верфях.

Для работы этого подразделения были разработаны необходимые положения и методики. В частности, должностные инструкции специалистов всех уровней и специализаций подразделения и групп наблюдения. Также были четко определены ответственность и обязанности должностных лиц компании, принимающих участие в подготовке и реализации судостроительных контрактов и их приемке, отработана система технической и финансовой отчетности и информирования. При этом окончательное согласование всех контрактных документов осталось в компетенции отдела флота и правления СКФ. Таким образом, была выстроена эффективная система организации работы по заказу судов и контролю за ходом их проектирования, строительства и исполнения верфями контрактных обязательств.

Позднее проектный отдел «Юником» был преобразован в Инженерный центр СКФ в головном офисе компании в Санкт-Петербурге. В нем практически полностью сохранены основные функциональные и организационные положения, разработанные отделом флота АО «Совкомфлот» на базе опыта управления по заказу флота ММФ.

— Назовите ключевые моменты, на которые надо обращать внимание, чтобы влиять на эксплуатационные затраты (расходы на топливо и ТОиР) и иметь высокоэффективный флот?

— В конструкции современных судов трудно выделить какие-то отдельные элементы, не влияющие на эксплуатационные затраты. Особенно когда речь идет о судах компании, занимающей одно из самых высоких мест в иерархии отрасли. Как правило, ее суда работают на рынке высоких фрахтовых ставок, где очень серьезные требования не только к техническому, но и к косметическому состоянию судов. Поэтому основным правилом для каждого конкретного судна является поддержание высокого уровня его эксплуатационного состояния и всех его систем, основного и вспомогательного оборудования.

Хочу подчеркнуть, на флоте нет мелких проблем, особенно когда речь идет о судне, находящемся в море, или о тех, кто на его борту. Главная задача всех, кто в офисе, помнить об этом и делать так свое дело, чтобы гарантировать полную безопасность экипажа, судна и сохранность груза.

Татьяна Вильде

ЭЛЕКТРОСУДА

«СИНИЧКА» И «ФИЛЬКА» К МАРШРУТУ ГОТОВЫ

В Москве электросуда на первом маршруте к старту речной навигации-2023 начнут ходить в тестовом режиме.

Фото из Telegram-канала Дептранса Москвы

На Москве-реке идут тестовые испытания электросудов. Среди них первое судно «Синичка» и второе — «Филька». Еще два судна — «Пресня» и «Сетунь» — находятся на стадии финальной отделки. В тестовом режиме электросуда начнут ходить к началу речной навигации в 2023 году на регулярном маршруте парк «Фили» — «Киевский». Планируется, что второй маршрут Автозаводский мост — Печатники будет запущен в сентябре следующего года.

С сентября 2022 года электросуда прошли десятки специальных испытаний и тестовых выходов в акваторию. В ближайшее время начнется самый важный этап испытаний — в зимнее время с ледовой обстановкой. Все электросуда имеют ледовый класс и будут работать круглый год.

«Сейчас мы проводим испытания первых электросудов, тестируем зарядку, а также заканчиваем отделку специального причала, который установили в начале октября у причала «Киевский». Только после проведения необходимого объема испытаний, которые продлятся до 6 месяцев, суда могут быть допущены для регулярных перевозок с пассажирами», — цитирует заместителя мэра Москвы — руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова Telegram-канал Дептранса Москвы.

Мэр столицы Сергей Собянин совершил тестовую поездку на новом электрическом судне, предназначенном для регулярных пассажирских перевозок по Москве-реке. Движение по маршруту причал «Киевский» — парк «Зарядье» заняло около 30 минут.

В перспективе электросуда могут перейти на беспилотное управление.

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

ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ

«ВОЛЖСКОЕ МОРЕ» УХОДИТ ВГЛУБЬ

Для «Волжского моря» филиал «Канала имени Москвы» в 2023 году выполнит дноуглубление в объеме 73 тыс. куб. м.

Тверской район гидротехнических сооружений (РГС) участвует в реализации проекта строительства туристско-рекреационного кластера «Волжское море». В течение августа и октября 2022 года специалисты РГС выполняли дноуглубительные работы по устройству прорезей для захода в порт. Работы выполнялись многочерпаковым дноуглубительным снарядом «Московский-221» с приписным флотом и буксиром-шаландировщиком «Прибой». На навигацию 2023 года на участке запланированы дноуглубительные работы в объеме 73 тыс. куб. м.

Судоходный участок водного пути от устья реки Шоша до акватории будущего порта «Волжское море», входящий в зону ответственности Тверского РГС, имеет протяженность 2,5 км, 1 категорию с гарантированными габаритами и освещаемой обстановкой. Шоша впадает в Иваньковское водохранилище, образованное в 1937 году в результате постройки Иваньковского гидроузла и ввода в эксплуатацию Канала имени Москвы. Водохранилище, которое также называют Московским морем, предназначено для регулирования стока реки Волга, Вазузской гидросистемы, Вышневолоцкой водной системы, питания Канала имени Москвы, а также охлаждения энергетических мощностей Конаковской ГРЭС.

Если раньше вверх по Шоше курсировали только небольшие теплоходы класса столичных «речных трамвайчиков», то благодаря тверским путейцам с сентября 2022 года сюда с Московского моря уже заглядывают и большие, трех- и четырехпалубные пассажирские теплоходы «Лев Толстой», «Константин Коротков» и другие.

ИТОГИ НАВИГАЦИИ

СУДОПРОПУСКИ И ПЕРЕВОЗКИ

В юбилейную 85-ю навигацию объем грузоперевозок в Московском бассейне превысил 26,5 млн тонн.

Навигация 2022 года в Московском бассейне внутренних водных путей завершилась мощным ростом пассажиро- и грузоперевозок. По системе гидротехнических сооружений бассейна, находящегося в зоне ответственности ФГБУ «Канал имени Москвы», прошли около 88,6 тысячи судов различного назначения, из них 49,5 тысячи грузовых, 18,9 тысячи пассажирских и 20,2 тысячи технического, вспомогательного флота и маломерных судов.

По внутренним водным путям бассейна перевезено более 2,1 млн пассажиров. Общий пассажиропоток по отношению к аналогичному периоду 2021 года увеличился на 27,6%.

Объем грузоперевозок по сравнению с предыдущей навигацией вырос на 4,4% и превысил 26,5 млн тонн. Из общего объема грузов 84,8% приходится на минерально-строительные материалы, 9,4% — на промышленное сырье, 4,6% составили нефтепродукты, зерно, лес и прочие грузы — 1,2%.

По сравнению с навигацией 2021 года на 15,5 км выросла протяженность водных путей с гарантированными габаритами. На участке реки Москва от гидроузла Софьино до гидроузла Северка увеличены гарантированные глубины с 2,0 м до 2,2 м. Из перечня внутренних водных путей исключен участок реки Москва 7-й категории протяженностью 2 км.

На обслуживании водных путей было задействовано 28 обстановочных бригад. Для обеспечения безопасности судоходства и поддержания гарантированных габаритов судовых ходов выполнены путевые работы по дноуглублению на транзите на 3 619,2 тыс. м^3, дноочищений — на 3392,7 тонны, тралений — на 433,1 км^2 и русловых изысканий — 506 съемок.

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

КОГДА РЕГИОН — НА ВОДЕ

В Ярославской области для поддержки судоходства необходимо строить причалы, пристани, марины.

Водным транспортом в Ярославской области в 2022 году воспользовались 458 тыс. человек. Такие данные приводит пресс-служба правительства региона. Это на 5% больше, чем в прошлую навигацию.

«Мы регион на воде. И необходимо пользоваться этой возможностью. Развивать маршрутную сеть, открывать новые туристические направления, поддерживать частное судоходство. Но для этого нужны условия: причалы, пристани, марины. На подготовку инфраструктуры воспользуемся льготными кредитами из федерального бюджета», — рассказал губернатор Михаил Евраев.

В этом сезоне действовало восемь регулярных пригородных маршрутов: из Ярославля — в Кузьминское, в Новые Ченцы, в Константиново и Брейтово, из Рыбинска — в Колхозник и Песочное, из поселка Переборы — в Юршино. По этим направлениям перевезены 112 тысяч человек.

Из внутригородских линий наиболее востребованными оказались направления от Ярославского речного вокзала до Толги и Вакарева — перевезены 213 тысяч человек. Тутаевской переправой воспользовались 107 тысяч. На экскурсионных теплоходах путешествовали 26,6 тысячи человек.

Фото с сайта правительства Ярославской области

ВЕКТОР ЗАДАН

В Ярославской области в 2023 году начнут строительство шести причалов для круизных судов.

В Ярославской области намерены увеличить количество водных маршрутов. Как заявил губернатор региона Михаил Евраев на встрече с руководителями туристических компаний, в 2023 году компания речных круизов «ВодоходЪ» планирует в два раза увеличить заход судов в Ярославскую область. Будут построены причалы в Пошехонье, Брейтове, Угличе, Тутаеве, Толге, Красном Профинтерне.

«Работаем над увеличением количества водных маршрутов. В следующем году компания речных круизов «ВодоходЪ» планирует в два раза увеличить заход судов в Ярославскую область, — сообщил Михаил Евраев. — Для этих целей начнем строительство причалов в Пошехонье, Брейтове, Угличе, Тутаеве, Толге, Красном Профинтерне. Тем самым мы открываем районам перспективы для развития своих территорий и туристических маршрутов. Вектор развития задан, сейчас муниципалитеты должны прорабатывать возможности для приема туристов, обеспечения их комфортными автобусами, интересными экскурсиями. Также в населенных пунктах нужно заниматься благоустройством, организовать архитектурную подсветку».

№12
12 ДЕКАБРЯ 2022
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ИНФРАСТРУКТУРА

ТЕТРАПОДЫ ИЗ ВЫТЕГОРЬЯ

Администрация «Волго-Балт» наладила производство бетонных изделий для берегозащитных и оградительных гидротехнических сооружений.

В навигационный период 2022 года бетоносмесительным узлом Вытегорского района гидросооружений и судоходства — филиала ФБУ «Администрация «Волго-Балт» налажен выпуск тетраподов для берегозащитных и оградительных сооружений. С учетом потребностей всех подразделений Волго-Балта, а также руководствуясь нормативно-технической документацией, районом строительства, техническими возможностями по складированию, перегрузке и транспортировке изделий, было принято решение выпускать изделие марки Т-3,0. Изделие выполнено из бетона с проектными требованиями B30F100W6, с одной монтажной петлей из прутка Ø25мм Ст 3пс, расположенной по оси конуса основания. Высота изделия составляет 170 см, ширина — 183 см, масса готового изделия 3 тонны.

На производство одного изделия уходит 1,2 м^3 бетонной смеси. На БСУ имеются две металлоформы для изготовления тетраподов. Летом 2022 года была изготовлена первая партия. До июня 2023 года на узле планируется изготовить 52 изделия Т-3.

Гидротехнические тетраподы — тип бетонных конструкций, применяемых в прибрежной инженерии. Используются для предотвращения эрозии, вызванной погодными условиями и волновыми нагрузками, для защиты прибрежных сооружений.

Тетраподы выполнены из бетона и имеют форму тетраэдра, округлая форма лучей позволяет распределять воздействия водных масс, что обеспечивает долговечность эксплуатации защищаемых сооружений.

Фото с сайта Росморречфлота

БОЛЬШЕ ГИДРОТЕХНИКИ

Финансирование ремонта гидротехнических сооружений в Ленинградской области увеличится в 2023 году на 30%.

Ленинградская область в 2022 году завершила ремонт 8 гидротехнических сооружений. На то, чтобы привести их в безопасное состояние, в текущем году было выделено 46,3 млн рублей. На 2023 год запланировано финансирование в размере 60,1 млн рублей.

Работы по повышению уровня безопасности объектов в этом году были проведены на плотинах малых гидроэлектростанций Белогорского, Вырицкого, Сиверского, Рождественского и Даймищенского гидроузлов в Гатчинском районе, на реке Нейма в Кингисеппском районе, на ручьях в Вартемягах и Энколово Всеволожского района. Специалисты отремонтировали разрушенные и поврежденные бетонные конструкции, восстановили работоспособность подъемно-опускных устройств, очистили от мусора и растительности откосы и прилегающие территории.

С 2016 года Ленинградская область взяла в оперативное управление 52 гидротехнических сооружения, оставшихся без хозяина с советских времен, и занялась их безопасностью. Работы ведутся рамках государственной программы «Охрана окружающей среды. Ленинградская область».

ИТОГИ НАВИГАЦИИ

ВЫШЕ ОЖИДАНИЙ

Круизных туристов на Волго-Балте в минувшую навигацию стало больше почти на 50%.

В Волго-Балтийском бассейне с закрытием навигации завершилась работа судоходных гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования. Услугами круизных компаний, осуществлявших свою деятельность на Волго-Балте, воспользовалось 3,41 млн человек, что на 49,7% больше, чем в 2021 году (2,28 млн человек).

В бассейне отмечается рост спроса на пассажирские перевозки. Количество рейсов возросло на 16,8% (2 328 рейсов) в сравнении с 2021 годом, когда было совершено 1 993 рейса.

Отмечен рост и грузовых перевозок. Всего совершено 18 753 рейса и перевезено 14,8 млн тонн груза: нефтепродуктов — 1,07 млн тонн, лесные грузы — 0,66 млн тонн, металл — 1,34 млн тонн и флюсы — 1,36 млн тонн. Востребованность в строительных грузах возросла на 3,4% по сравнению с 2021 годом.

Уровневый режим водохранилищ, регулируемых ФБУ «Администрация «Волго-Балт», поддерживался выше проектных уровней, что позволило в течение навигации пропускать суда с осадкой до 3,75 м. Аварийных происшествий с транзитными судами по вине работников пути не зафиксировано.

Для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов выполнены эксплуатационные землечерпательные работы в объеме 319,07 тыс. куб. м (в 2021 году — 505,95 тыс. куб. м) на Водораздельном, Приладожских, Онежском и Приморском каналах, на реках Свирь и Вуокса, Матросовка и Преголя.

Общая протяженность внутренних водных путей в границах Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей — 4961,12 км, средствами навигационного оборудования обслуживалось 3559,6 км, из них с гарантированными габаритами судовых ходов — 3 012,6 км, количество плавучих знаков — 2 059, береговых знаков — 2 598.

Основная трасса Волго-Балтийского водного пути протяженностью 805 км от Санкт-Петербурга до Череповца проходит по реке Нева, Ладожскому озеру, реке

Фото с сайта Росморречфлота

Свирь и Волго-Балтийскому каналу. Трасса от Онежского озера до Рыбинского водохранилища включает в себя сам Волго-Балтийский канал, реку Ковжа, Белое озеро, Шекснинское водохранилище и реку Шексна.

В зимний период на одном участке водных путей работа флота будет продолжена. Навигация традиционно обеспечивается на Ладожском озере с перевозкой на острова Валаам, Коневец из Приозерска.

РЕКОНСТРУКЦИЯ

В ЧЕСТЬ ТОГО, КТО СТРОИЛ ФОРТЫ И НОСИЛ БОТФОРТЫ

На реконструкцию форта «Петр I» из федерального бюджета выделено 1,1 млрд рублей.

Правительство РФ выделило из резервного фонда 1,1 млрд рублей на реконструкцию кронштадтского форта «Петр I» в Финском заливе. Распоряжение подписал председатель правительства Михаил Мишустин. Вместе со знаменитыми кронштадтскими фортами «Император Александр I» и «Кроншлот» «Петр I» станет частью туристического кластера «Остров фортов». Проект предполагает строительство нового городского пространства с благоустроенной набережной, музейно-парковым комплексом, выставочным центром, социальными, научными и образовательными объектами.

Добавим, регулярное пассажирское водное сообщение с Кронштадтом, которого не было почти десятилетие, было возобновлено в 2021 году. По информации Комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга, в навигацию 2022 года на водном маршруте из центра Санкт-Петербурга в Кронштадт было перевезено более 104 тыс. пассажиров — в 1,5 раза больше, чем прогнозировалось на этот сезон. Так, с конца апреля по октябрь 2022 года скоростными «Метеорами» к причалу на территории кластера «Остров фортов» было перевезено более 56 тыс. человек. Пассажирами экскурсионного маршрута вокруг фортов Кронштадта на двухпалубных теплоходах стали более 48 тыс. человек: пока это единственная возможность вблизи рассмотреть закрытые на реставрацию объекты Всемирного наследия ЮНЕСКО — «Кроншлот», «Петр I» и «Император Александр Первый», а также форты «Милютин», «Константин» и руинированный «Павел Первый».

Для работы на линии Санкт-Петербург — Кронштадт в рамках реализации государственной программы по обновлению пассажирского флота при поддержке Минпромторга России до 2025 года будут построены шесть пассажирских катамаранов типа «Котлин». Первые два судна будут введены в эксплуатацию в 2023 году, с дальнейшим поэтапным вводом по два катамарана в 2024 и 2025 годах соответственно.

Кроме того, планируется построить еще четыре новых экскурсионно-прогулочных катамарана проекта «Соммерс». Суда планируется ввести в эксплуатацию попарно — в 2024 и 2025 годах соответственно. Они обеспечат перевозки в акватории фортов Кронштадта и будут доставлять пассажиров к полностью изолированным от берега фортам «Кроншлот» и «Император Александр Первый».

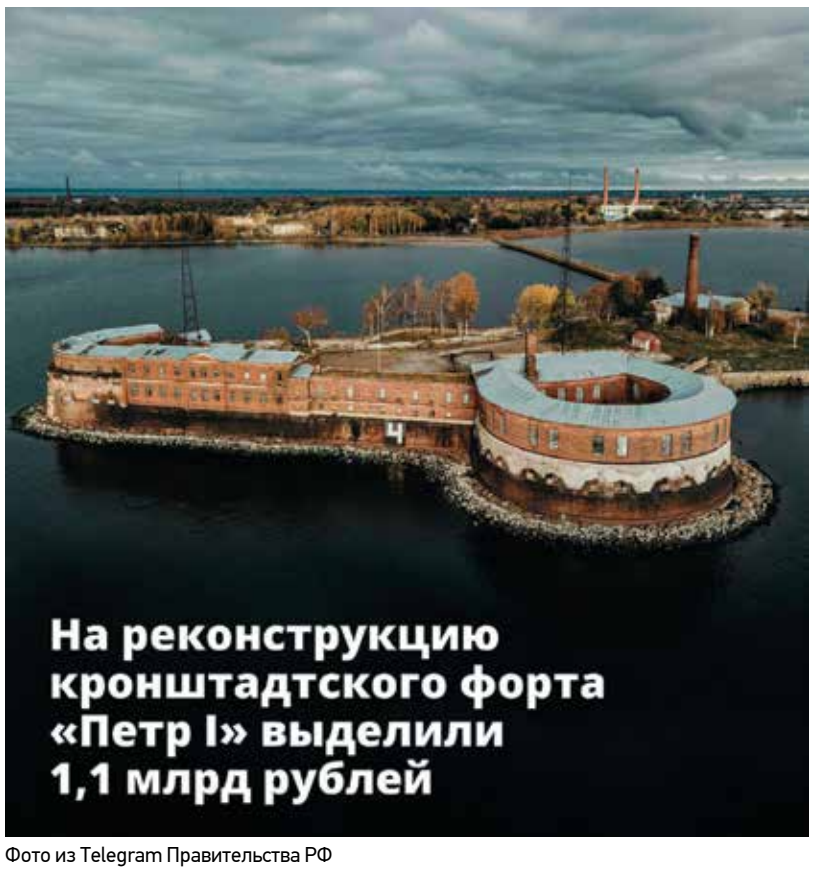

Фото из Telegram Правительства РФ

ЯКУТИЯ

ОБНОВИТЬ РЕЧНОЙ ФЛОТ

Правительство Якутии и ГТЛК заключили соглашение по обновлению грузового и пассажирского флота для Ленского бассейна.

Глава Якутии Айсен Николаев и генеральный директор Государственной транспортной лизинговой компании Евгений Дитрих на Транспортной неделе в Москве подписали соглашение о сотрудничестве по обновлению грузового и пассажирского флота для Ленского бассейна.

Правительство Якутии рассмотрит возможность поддержки судостроителей за счет субсидий и госгарантий. В свою очередь ГТЛК будет способствовать включению проектов судов для Ленского бассейна в перечень финансируемых по госпрограмме «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». В случае предоставления государственного финансирования на реализацию инвестпроекта ГТЛК обеспечит строительство судов и последующую их передачу в лизинг на льготных условиях.

«Изношенность грузовых и пассажирских судов — одна из основных проблем речного флота республики. Мы намерены планомерно обновлять суда за счет субсидий и госгарантий. А благодаря подписанному соглашению ГТЛК обеспечит строительство судов и последующую их передачу в лизинг на льготных условиях. Уверен, что этим соглашением мы продолжим многолетнее плодотворное сотрудничество с АО «ГТЛК» и улучшим качество и доступность речного флота республики», — заявил Айсен Николаев.

В рамках соглашения также заключен договор лизинга на поставку одного скоростного судна на подводных крыльях «Метеор 120Р» для ПАО «ЛОРП». Контракт подписан в рамках программы по развитию лизинга отечественных судов с государственным финансированием.

«ГТЛК давно и плодотворно сотрудничает с властями Якутии, мы всегда приходим к взаимопониманию вне зависимости от степени сложности обсуждаемых вопросов. За 13 лет компания поставила в регион транспорта на 12,8 млрд рублей и намерена только наращивать торговые обороты в дальнейшем. Будем рады помочь реализовать потенциал транспортного комплекса Якутии», — прокомментировал Евгений Дитрих.

По информации Минтранса республики, в летнюю навигацию речным транспортом в среднем перевозится порядка 300–350 тыс. человек по 36 транспортным маршрутам.

Основной проблемой пассажирских перевозок является предельно высокий износ пассажирских судов. Основное ядро пассажирского флота составляет 32 единицы судов, из которых только девять не превысили нормативный срок эксплуатации. В частности, обновление речного флота затруднено отсутствием серийного производства экономически эффективных судов на подводных крыльях, которые наиболее эффективны на дальних перевозках пассажиров, характерных для Сибири и Дальневосточного региона.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПОТРЕБНОСТИ РАСТУТ — ДОКОВ НЕ ХВАТАЕТ

В Архангельской области рост спроса на гражданский судоремонт в ближайшей перспективе ожидается в 2,5 раза.

Дефицит доковых мощностей власти Архангельской области оценивают минимум в док вместимостью 9 тыс. тонн, однако и это не решило бы проблемы из-за резко выросшего спроса на фоне перегруженности и изношенности имеющихся производств. Такое мнение высказал представитель губернатора Архангельской области по развитию Арктики Дмитрий Юрков на презентации региона в Москве, организованной Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики.

По его словам, острый дефицит доковых мощностей в Архангельской области возник после закрытия для России зарубежного судоремонтного рынка, где до этого момента проходили ремонт более половины судов региона. Флот Архангельской области состоит из порядка 300 судов, из них 70 сухогрузов ледового класса, 150 судов класса «река-море», 20 судов вспомогательного флота, 15 промысловых и 12 научно-исследовательских и спасательных судов. Еще более 210 судов у Мурманской области и Ненецкого автономного округа.

Как отмечает эксперт, из пяти основных судоремонтных предприятий, имеющих доки мощностью от 1 до 9 тыс. тонн («Красная кузница», СРЗ «Лайский док», АО «Архангельская РЭБ флота», база «Архангельского тралового флота» и ГК «Оптимист»), только два дока имеют возможность круглогодичной эксплуатации. При этом средний возраст доков составляет около 50 лет. Основная часть производств занята военными заказами, а очередь на ремонт гражданских судов сегодня, по словам Дмитрия Юркова, составляет 2–3,5 года.

«В ближайшие годы потребность в судоремонте вырастет в 2,5 раза, что потребует минимум одного дока мощностью 9 тыс. тонн. На сегодня в Архангельске определены три пункта возможного размещения новых доковых мощностей. Однако даже три новые верфи не решили бы в целом данную проблему. Возможным решением могло бы быть включение большой ремонтной базы в проект строительства нового глубоководного порта, который является частью двусоставного проекта развития Архангельского транспортного узла, утвержденного Стратегией развития СМП до 2035 года», — сказал он.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

Фото пресс-службы ООО «Норникель-ЕРП»

СУДАМИ БОЛЬШИМИ И МАЛЫМИ

Флот ЕРП перевез за навигацию 2022 года на треть грузов больше, чем годом ранее.

Грузоперевозки Енисейского речного пароходства в навигацию 2022 года на 32% превысили показатель прошлого года и достигли 3,7 млн тонн. План перевыполнен на 10%. Пароходство перевезло 1,5 млн тонн песка собственной добычи, 171 тыс. тонн нефтепродуктов, 365 тыс. тонн леса в судах, 51,8 тыс. тонн леса в плотах, 37,5 тыс. тонн трубной продукции, 7 тыс. контейнеров и другие грузы, необходимые для жизнеобеспечения северных территорий и развития промышленных предприятий.

Наибольший рост грузопотока пришелся на долю компаний, входящих в корпоративную структуру «Норникеля». Всего по заявкам предприятия и его вспомогательных подразделений было перевезено более 2,7 млн тонн грузов.

«Направление до Дудинки продолжает набирать обороты. Это связано с рядом масштабных инвестиционных проектов, реализуемых «Норникелем»: серной программой, обновлением промышленных объектов, реновацией жилищно-коммунального хозяйства Норильска. Грузоперевозки для «Норникеля» увеличились в этом году на 1 млн тонн и составили 74% в общем грузообороте пароходства», — отметил исполнительный директор ЕРП Евгений Грудинов.

С 6 июля навигация проходила в сложных гидрологических условиях, обусловленных низкой приточностью в Красноярском водохранилище и ограничениями рабочих попусков воды Красноярской ГЭС, что привело к критичному уменьшению габаритов судового хода от ГЭС до Стрелки. В сложившихся обстоятельствах Енисейское речное пароходство оперативно перестроило логистику. «Мы срочно отправили груз, который находился в Красноярском речном порту, прежде всего тяжелые инертные материалы, которые было бы невозможно вывезти при низких уровнях воды, приняли решение частично перераспределить груз, который планировали получать до конца навигации, с Красноярского речного порта на Лесосибирский порт и вывели крупнотоннажный флот за пределы участка с пониженными уровнями воды», — пояснил Евгений Грудинов.

В Лесосибирске груз, доставленный малыми судами, перемещался на крупнотоннажный флот и отправлялся в точки назначения. На опасном участке реки также были задействованы баржи и танкеры, которые загружались не полностью, а только на осадку, позволяющую безопасно пройти по мелководью.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

«ПОЛОЖИЛИ» НА БУМАГУ

Обновленные карты рек Ляпин и Иртыш будут изданы к началу навигации 2023 года.

В навигацию 2021–2022 годов специалисты службы картографии и изыскательских работ ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» готовили к переизданию сразу несколько бумажных карт рек: Обь (от Салехарда до устья), Иртыш (от Омска до Тобольска) и Ляпин (от села Саранпуль до устья). Карта реки Обь поступила в издание весной этого года, и в навигационный период 2022 года по ней ходили суда бассейна, а карты Ляпина и Иртыша в ближайшее время будут направлены в ФБУ «Администрация «Волго-Балт» на редакторский просмотр и подготовку издательского оригинала. К началу навигации 2023 года они поступят в филиалы учреждения.

Все карты, на которые флот ориентировался ранее, были выпущены более 10 лет назад, содержащиеся в них сведения устарели и требовали корректировки.

Сейчас специалисты службы картографии и изыскательских работ учреждения готовятся к корректуре других бумажных карт и ячеек электронных навигационных карт на навигацию 2023 года.

«Эта работа ежегодно проводится на основании протоколов согласования схем расстановки средств навигационного ограждения на предстоящую навигацию и данных, полученных от обстановочных бригад филиалов, об изменениях, произошедших на участках ВВП бассейна», — рассказал начальник службы картографии ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Александр Шкуренко.

К ноябрю 2022 года электронные навигационные карты созданы на участках рек «Обь-Иртыша» протяженностью более 11 тыс. км, что составляет более 80% от общей протяженности водных путей бассейна, водные пути с гарантированными габаритами покрыты на 100%.

Фото пресс-службы администрации «Обь-Иртышводпуть»

№12
12 ДЕКАБРЯ 2022
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

Фото с сайта правительства Пермского края

ПОСТРОЯТ К СЛЕДУЮЩЕЙ НАВИГАЦИИ

Пермская судоверфь построит для Москвы еще семь плавучих остановочных комплексов для электросудов Ecostation D10.

Пермская судоверфь заключила очередной контракт на строительство высокотехнологичных плавучих остановочных комплексов для электросудов с дальнейшей транспортировкой в Москву. В рамках достигнутых договоренностей предприятие должно построить серию из семи остановок Ecostation D10 и передать их заказчику к началу навигации 2023 года.

На судозаводе сейчас запустили строительство двух корпусов. «Примечательно, что размеры площадки и производственный потенциал Пермской судоверфи позволяют наладить параллельное строительство остановок, поэтому идет обсуждение контракта на запуск в производство еще трех дополнительных остановочных комплексов», — говорит генеральный директор ООО «ПСВ» Сергей Багаринов.

Напомним, между мэрией Москвы и АО «ВодоходЪ. Пассажирский порт» (часть группы ООО «ВодоходЪ») заключен контракт сроком на 15 лет на обслуживание речных перевозок в Москве. Договор предусматривает строительство 21 судна, 23 причалов нового типа, шести зарядных станций, двух пунктов отстоя флота. Суда строятся на верфи «Эмпериум» (Emperium, входит в Sitronics Group) под Санкт-Петербургом. В рамках этого проекта Пермская судоверфь в 2022 году выполняет строительство остановочных комплексов. Первая партия состояла из пяти комплексов; четыре причала, изготовленные в рамках заказа, были доставлены к месту назначения на барже в назначенные сроки. Еще один 16-метровый остановочный комплекс будет отправлен в Москву после полной сборки вместе с сооружениями из второй партии.

ПОЙДУТ ЛИ ЭЛЕКТРОСУДА ПО КАМЕ?

В Пермском крае планируют в 2023 году запустить по Каме электросуда.

В Перми в 2023 году могут запустить речные электросуда по маршруту Пермь — Закамск — Краснокамск, сообщил министр транспорта Пермского края Сергей Вешняков на заседании Комитета по развитию инфраструктуры Законодательного собрания края.

«Речной рейс по данному маршруту будет запущен однозначно. Будут ли это именно электросуда, зависит от решения технических вопросов, которые на данный момент находятся в проработке», — сказал Сергей Вешняков.

Напомним, правительство Пермского края, ООО «Пермская судоверфь», ООО «ВодоходЪ» и ООО «Эмпериум» в октябре 2022 года заключили четырехстороннее соглашение о сотрудничестве в сфере развития речного туризма и пассажирских перевозок водным транспортом.

Пермская судоверфь 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.

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПО СТАРЫМ МАРШРУТАМ НА НОВЫЙ ЛАД

В Ростовской области рассматривается возможность организации регулярных водных пассажирских маршрутов.

Водный маршрут из Ростова в Ейск и Керчь планируется открыть в 2025 году. Об этом во время телеэфира «ДОН 24» рассказал заместитель губернатора — министр транспорта Ростовской области Владимир Окунев.

«Мы не создаем что-то новое, мы делаем реконструкцию старого. Недавно мы вернулись к рассмотрению этого вопроса. Мы посетили завод в Нижнем Новгороде, посмотрели, как это работает. Там все действительно российского производства. То есть никаких шансов не сделать эту программу у нас нет», — подчеркнул Владимир Окунев.

Водный транспорт типа «Метеор» вместимостью до 120 посадочных мест появится в Ростовской области позднее, но будет охватывать более обширные территории: Ейск, Керчь, Крымский полуостров и Краснодарский край. Как отмечают эксперты министерства, дорога по воде из Ростова до Керчи будет занимать около трех часов, а до Ейска — один час.

Также глава Минтранса добавил, что водный транспорт класса «Валдай» на 40–45 посадочных мест будет работать на туристическом маршруте в Ростове-на-Дону.

«Его мы сейчас разрабатываем, чтобы можно было добираться из Таганрога в Ростов, а из Ростова — в сторону Багаевки, Константиновки, Усть-Донецкого. На этих маршрутах есть исторические места. Дальше будет организовано посещение каких-либо храмов или виноделен», — подчеркнул министр.

Напомним, в начале ноября донские власти сообщили о планах по возобновлению речных и морских перевозок в 2023 году. Планируется покупка двух речных судов «Валдай 45Р». Также к 2025 году регион рассчитывает приобрести два морских судна «Метеор 120 М».

КОЧЕТОВСКИЙ И ВЕСЕЛОВСКИЙ ПЕРЕОСНАСТЯТ

Главгосэкспертиза одобрила оснащение Кочетовского и Веселовского гидроузлов новым оборудованием.

Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по итогам рассмотрения проектно-сметной документации на оснащение новым оборудованием Кочетовского и Веселовского гидроузлов в Ростовской области. На обоих гидроузлах запланировано размещение противотаранных устройств, эстакад для досмотра грузового транспорта, КПП и других объектов. На Кочетовском гидроузле заменят периметральное сетчатое ограждение.

Кочетовский гидроузел, построенный в годы Первой мировой войны, в 2010 году получил вторую нитку шлюза, что позволило устранить одно из узких мест на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части России.

Веселовское водохранилище, сформированное уже в годы Великой Отечественной войны, сегодня используется для орошения сельскохозяйственных земель, рыбного хозяйства, водного транспорта и энергетики.

«Проектом предусмотрена замена устаревших инженерно-технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности Кочетовского и Веселовского гидроузлов. Таким образом создаются условия для устойчивого функционирования судоходных гидротехнических сооружений, что важно с учетом значимости внутренних водных путей для России», — прокомментировал выпускающий эксперт по объекту Николай Волгин — главный специалист отдела локальных экспертиз по объектам транспортного и гидротехнического назначения службы ГЭП по объектам транспортного и гидротехнического назначения Главгосэкспертизы России.

Застройщиком объекта выступает ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей».

Фото с сайта правительства Ростовской области

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВОКЗАЛ ПРОЕКТИРУЮТ, ТУРИСТОВ ЖДУТ

Строительство терминала намечено на 2025–2027 годы.

Проект на строительство здания морского вокзала в Астрахани планируется подготовить в 2023–2024 годах и построить его в 2025–2027 годах, сообщил президенту РФ Владимиру Путину губернатор Астраханской области Игорь Бабушкин на совещании с правительством.

«Мы сегодня с Росморпортом активно взаимодействуем. Проект технического задания на проектирование подготовлен. Проект будем формировать на 2023-2024 годы со сроками строительства в 2025-2027 годах», — сказал губернатор.

Он отметил, что в настоящее время идет значительное привлечение туристов на маршрут по Волге. «Мы очень рассчитываем, что запуск туристического лайнера «Петр Великий» поспособствует организации развития круизного сообщения по Каспию. И рассчитываем, что в последующем периоде нам удастся значительно привлечь туристов в объеме 350 заходов судов в год в порт Астрахани… Рассчитываем, что за 2025-2027 годы мы построим здание морского вокзала. А дальше в соответствии с теми программами круизного сообщения, которые сегодня реализуются у нас в стране, в партнерстве с нашими прикаспийскими соседями это позволит нам значительно нарастить объем туристов по Волго-Каспийскому каналу», — отметил Игорь Бабушкин.

ПО ИТОГАМ ЭКСПЕДИЦИИ

ВОЛГА: ДИАГНОСТИРОВАТЬ И ВОССТАНАВЛИВАТЬ

Во ВГУВТ завершила работу VII Всероссийская конференция «Проблемы экологии Волжского бассейна-2022».

На VII Всероссийской конференции «Проблемы экологии Волжского бассейна-2022», прошедшей во ВГУВТ, ученые со всех уголков России обсудили проблемы оздоровления великой русской реки. Конференция стала подведением итогов экспедиционного года «Плавучего университета Волжского бассейна», уникального проекта, выполняемого при поддержке Русского географического общества. Организатором конференции выступили Волжский государственный университет водного транспорта совместно с Институтом прикладной физики РАН при поддержке Русского географического общества.

Фото с сайта ВГУВТ

«На ученом совете РГО, который состоялся совсем недавно, экспертная комиссия благодарила нижегородцев за научные результаты и за комплексный научно-исследовательский подход,— поделилась в приветственном слове председатель Нижегородского регионального отделения РГО Светлана Соткина.— По итогам его работы было принято решение, что грант «Плавучий университет Волжского бассейна» будет финансироваться и далее».

«Научное качество конференции повысилось, увеличилось число докладчиков, появились новые секции,— отметил на открытии мероприятия проректор по конвенционной подготовке и международной деятельности ВГУВТ Сергей Митрошин.— Радует, что конференция набирает популярность и авторитет, что обязательно поспособствует просвещению общественности в вопросах экологической культуры».

Экспедиция 2022 года прошла в два основных этапа. Было пройдено более 1000 километров на теплоходе «Петр Андрианов» и около 900 километров на маломерных судах. Одной из главных задач научного коллектива ВГУВТ было исследование гидрологических характеристик значительной части акватории Волжского бассейна. Работы по заборам проб воды выполнялись в Волге, Чебоксарском и Куйбышевском водохранилищах, в притоках Волги: Оке, Ветлуге, Керженце, Свияге, Суре.

Во втором рейсе были выполнены гидрофизические эксперименты по обнаружению разлива нефти и нефтепродуктов, проведен мониторинг изменения гидрохимических и гидробиологических показателей состояния вод Горьковского водохранилища и его притоков. Вместе с учеными ВГУВТ в исследованиях принимали участие коллеги из ИПФ РАН, МГУ им. М. В. Ломоносова, Казанского федерального университета и ННГУ им. Н. И. Лобачевского.

«Цветение» воды следует рассматривать как индикатор,— рассказал заместитель научного руководителя экспедиции Егор Чебан (ВГУВТ).— Водоросли не только наносят вред сами по себе — они размножаются в тех местах водохранилища, где поступает много биогенных элементов: фосфора, нитратов и других».

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

Научный коллектив ИПФ РАН занимался традиционными исследованиями по имитации загрязняющих сбросов с судов в Горьковском водохранилище. Особенностью этого года является улучшенная радиолокационная аппаратура, которую в этом году дополнили комплексом ультрафиолетовых и инфракрасных камер, которые позволяют составить более полную картину о процессах, происходящих в водохранилище.

«В ходе экспедиции нам удалось развить спутниковые методы диагностики экологического состояния водохранилища, в частности, с использованием оптических и радиолокационных спутниковых систем,— поделился научный руководитель экспедиции, профессор Станислав Ермаков (ИПФ РАН, ВГУВТ).— С их помощью были подтверждены предположения о том, что можно диагностировать скопление водорослей не только по оптическим, но и по радиолокационным данным. Это очень важно потому, что оптические наблюдения из космоса ограничены по погодным условиям, а радиолокационные системы всепогодны и круглосуточны».

Ученые НГПУ им. Козьмы Минина вместо традиционного бассейнового подхода в этом году придерживались несколько иной логики: они проводили исследования в пределах особо охраняемой природной территории национального парка «Сенгилеевские горы». Участники научного коллектива пронаблюдали динамику протяженности русловой сети в условиях природоохранного режима и сделали неутешительные выводы: в тех районах, где интенсивно выражено хозяйственное воздействие и ведется интенсивная распашка, наблюдается выраженная деградация протяженности русловой сети элементарных водотоков. Там, где происходит восстановление лесов, особенно в истоках рек, наблюдается обратный процесс — увеличение протяженности русловой сети и водности рек.

Конференция наглядно показала, что решение накопившихся экологических проблем Волги невозможно без их глубокой научной проработки.

Павел Бурнос, пресс-служба ВГУВТ

Фото с сайта ВГУВТ

КОНФЕРЕНЦИЯ

ПОКОРЕННЫЕ АРКТИКОЙ О ПОКОРЕНИИ АРКТИКИ

В АМИ прошла конференция, посвященная 90-летию ледокольного освоения Северного морского пути.

В Арктическом морском институте имени В. И. Воронина — филиале ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова прошла конференция «90 лет ледокольного освоения Северного морского пути (первый морской порт — Архангельск)». Конференция объединила полярников, представителей предприятий и организаций морской отрасли, органов власти, ученых, краеведов, историков, представителей общественности, преподавателей и курсантов АМИ.

Организаторами мероприятия выступили Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и Ассоциация Северного морского пути.

Открывая конференцию, Владимир Харлов, вице-президент Ассоциации СМП, зачитал приветствие президента Ассоциации, спецпредставителя президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике Артура Чилингарова. Так, знаменитый полярник отметил, что развитие Севморпути обозначено руководством нашей страны как приоритетная национальная цель. В ближайшие 13 лет в инфраструктуру СМП вложат около 1,8 триллиона рублей, к 2024 году необходимо обеспечить грузооборот в 80 млн тонн и регулярную круглогодичную навигацию к 2030 году.

На конференции обсуждались вопросы перспективного развития Севморпути, модернизация ледокольного флота, подготовка морских кадров для работы в Арктике, отражение истории открытия и освоения СМП в краеведческой и художественной литературе.

КОЛЛЕКЦИЯ

«СВЕРКАЛ ЗА СТРОЕМ СТРОЙ»

Ректор Макаровки передал свою коллекцию военно-исторических миниатюр будущей выставке «Русская армия. От победы к победе».

В историко-патриотическом комплексе «Северные конвои» Колледжа ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова состоялась встреча ректора университета Сергея Барышникова с обучающимися. Встреча прошла в необычном для цифровой эпохи формате. Сергей Олегович рассказал ребятам о героической истории русской армии, а поводом стала передача им для выставочной экспозиции своих военно-исторических миниатюр, которые охватывают исторические периоды многих веков.

В основе коллекции — фигурки русских воинов и их противников различных эпох с аутентичным снаряжением, формой и оружием, геральдическими атрибутами и знаками различия. Для молодежи колледжа событие оказалось и содержательным, и эмоционально-насыщенным. Ребята первыми увидели экспонаты еще до официального открытия выставки, которая получит название «Русская армия. От победы к победе».

Сергей Барышников рассказал, как начал собирать свою коллекцию, как создавал ее на протяжении нескольких десятилетий. Стройные ряды маленьких фигурок словно ожили, а вместе с ними и исторические события прошедших эпох. Ребята словно стали очевидцами и византийских походов русских дружин, и Ледового побоища, ключевых моментов Куликовской битвы и Полтавского сражения, а также многих других сюжетов героической военной истории Российского государства.

Фото с сайта ГУМРФ

№12
12 ДЕКАБРЯ 2022
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

«ЖЕНЩИНА ВСЕГДА ЧУТЬ-ЧУТЬ КАК МОРЕ...»

Год назад, в ноябре 2021 года, на сессии Совета Международной морской организации было принято решение учредить Международный женский день в морской отрасли — International Day for Women in Maritime. И уже в этом году 18 мая впервые отмечался Международный женский морской день.

Елена Смягликова, проректор ГУМРФ

Одна из многих тысяч представительниц прекрасного пола, которая принимала поздравления в этот новый праздник, — Елена Альбертовна Смягликова, проректор по работе с филиалами и международной деятельности Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, кандидат педагогических наук.

— Елена Альбертовна, как вы, женщина в форме, чувствуете себя среди коллег-мужчин?

— Вполне комфортно. Сама жизнь подтверждает, что женщины могут успешно реализовать себя в, как принято считать, мужских сферах — авиации, речном и морском флоте, в вооруженных силах, правоохранительных органах и так далее.

В далекие времена считалось, что женщина на корабле — к беде. Сейчас эта фраза произносится в шутливой форме. После того, как в конце 20-го века женщинам разрешили работать на морских судах, ситуация постепенно менялась, и сейчас многие представительницы прекрасного пола успешно осваивают морские профессии и достигают высоких результатов.

Можно привести сотни примеров известных женщин из разных исторических периодов, чья деятельность связана с флотом, морской отраслью. И то, что авторитетные эксперты Международной морской организации учредили Международный женский день в морской отрасли, еще раз подтверждает весомый вклад представительниц прекрасного пола в развитие этой сферы.

— С чего все началось?

— Наверное, ничего не бывает случайным. Я родилась и выросла в Архангельской области. История Поморья, как называют Архангельскую область, тесно связана с освоением северных рек, морей, развитием Арктики. Архангельск первый российский морской торговый порт, «ворота в Европу», поморы издревле строили суда, на которых ходили в студеные моря, здесь родина лоцманов. В следующем году исполнится 330 лет, как Петр I заложил в Архангельске Соломбальскую государственную верфь, что положило начало массовому морскому судостроению в России. Из Архангельска в Арктику отправлялись и сейчас уходят экспедиции. В Северодвинске находится центр атомного судостроения. В Поморье очень ценят все, что связано с рекой и морем, поэтому моя встреча с морской отраслью была предопределена.

Я благодарна своим родителям, нас с братом с ранних лет приучали брать на себя ответственность и держать удар в сложных ситуациях. Все это очень помогает в работе.

Высшее образование я получила в Архангельском государственном педагогическом институте имени М. В. Ломоносова. Кстати, в числе моих полевых практик на геофаке были и связанные с побережьем Белого моря. А первая студенческая научная работа была связана с исследованием Арктики и первыми путешественниками. После окончания вуза я преподавала в школах Ненецкого автономного округа, работала в Архангельском областном институте переподготовки и повышения квалификации работников образования, затем в Архангельском государственном техническом университете.

В 2010 году меня пригласили в только что образованный Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова на должность проректора по социальным вопросам и воспитательной работе. С того времени вхожу в Президиум Архангельского регионального отделения общественной организации «Союз женщин России». Я очень благодарна ректору САФУ, профессору Елене Владимировне Кудряшовой за возможность поработать в сильной команде, получить уникальный управленческий опыт. Также большую роль в моем научно-педагогическом развитии сыграла Татьяна Сергеевна Буторина, профессор САФУ, известный ломоносовед. Она была моим научным руководителем.

И опять же — в САФУ было много проектов, связанных с морской тематикой. Например, вместе с университетами Санкт-Петербурга мы проводили Морской молодежный фестиваль «Морфест». В июле 2015 года мне посчастливилось стать участником экспедиции «Арктический плавучий университет» САФУ на научно-исследовательском судне «Профессор Молчанов». Экспедиция получила название «Постигая Русскую Арктику»: двадцать дней в арктических водах, высадки на острова, сбор различных исследовательских данных в открытом море. Для участников экспедиции были организованы лекции, семинары, зачетные сессии. Незабываемые впечатления, воспоминания и серьезный морской опыт!

Потом от ректора ГУМРФ Сергея Олеговича Барышникова поступило предложение возглавить архангельский филиал Макаровки — Арктический морской институт имени В. И. Воронина. Я согласилась и стала третьей женщиной — руководителем морского образовательного учреждения. Мои коллеги — ректор Сибирского государственного университета водного транспорта Татьяна Ивановна Зайко и ректор Каспийского института морского и речного транспорта имени генерал-адмирала Ф. М. Апраксина Ольга Ивановна Карташова.

Кстати, первое морское учебное заведение на Русском Севере было учреждено женщиной: Указом императрицы Екатерины II в 1781 году в Холмогорах была организована мореходная школа. Именно от нее ведет свою историю Арктический морской институт имени В. И. Воронина.

Вместе с коллективом АМИ мы поставили цель серьезно обновить учебную и материально-техническую базу института, укрепить и расширить число партнеров учебного заведения.

С 2018 года я работаю проректором по работе с филиалами и международной деятельности ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

— С именем известного российского адмирала и полярного исследователя Степана Макарова для вас связано интересное событие, это так?

— Совершенно верно. В июне 2017 года состоялась торжественная церемония имянаречения нового ледокольного судна обеспечения добывающих платформ «Степан Макаров», которое было построено по заказу ПАО «Совкомфлот». Было несколько претендентов, но гендиректор «Совкомфлота» Сергей Оттович Франк выбрал меня в качестве «крестной мамы» нового судна. Это событие, конечно, очень памятное. Теперь по морской традиции на капитанском мостике находятся фотография и биография «крестной», и я могу в любое время приехать в гости к своему «крестнику», навестить экипаж «Степана Макарова».

— Насколько интересны для девушек направления подготовки, предлагаемые ГУМРФ? Востребованы ли выпускницы после окончания университета?

— ГУМРФ — один из крупнейших вузов страны, являющийся флагманом морского и речного образования. Ежегодно в числе поступивших в университет около 25% девушки. В университете не существует различий между юношами и девушками с точки зрения образовательного процесса. Отправляя курсантов на практику, мы стараемся формировать смешанные команды. С первых дней учебы и преподаватели, и старшие товарищи настраивают курсантов относиться к каждому члену команды с уважением и пониманием.

Наши выпускники, и девушки, и юноши, — высококвалифицированные специалисты, их компетенции отвечают современным требованиям, они способны грамотно и безаварийно эксплуатировать новейшие судовые системы и комплексы, работать в самых сложных погодных условиях и широтах Мирового океана, эксплуатировать сложнейшее портовое оборудование и выстраивать передовую транспортную логистику. Успешных обучающихся работодатели присматривают еще в годы учебы, на плавательной практике, и проблем с трудоустройством не возникает.

...Как писал знаменитый российский поэт Евгений Евтушенко: «Женщина всегда чуть-чуть как море, Море в чем-то женщина чуть-чуть...»

Романтика романтикой, но для успешной реализации в морской и речной отрасли нужно много учиться, настраивать себя на серьезную работу — и все получится!

Юлия Лунина

Награждение курсантов.

Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77–64224) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс», при поддержке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 22, оф. 401. Контакты: +7 (812) 570–78–03, 712–45–16, 712–45–01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Ответственный секретарь: Лариса Хакуз. Арт-директор: Сергей Яковлев. Над номером работали: Марина Борисенко, Ксения Пектеева, Виталий Чернов, Кристина Ткачева, Александра Девяткина. Фото: Борис Борисенко. Отпечатано в типографии ООО «Типография-Лесник». Тираж 3000 экземпляров.
При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.