



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

15 ЯНВАРЯ
2022 года
№1 (13031)

Выходит один раз в месяц

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

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

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



**ИЛЬДАР МИРГИЯЗОВ:
«ЭКИПАЖ СМОТРИТ
В БУДУЩЕЕ С
ОПТИМИЗМОМ»**

СТР. 3



**В БАЛТИЙСК
НА ЧИСТОМ ТОПЛИВЕ**

СТР. 4



**НА «ЛАДОЖСКОМ»
ПО ЛАДОГЕ НА
КОНЕВЕЦ И ВАЛААМ**

СТР. 6



**ПРИЧАЛЬНЫЕ
ПАВИЛЬОНЫ
В ПРИДАЧУ**

СТР. 7



**НА ВИЛЮЕ ГОТОВЯТСЯ
К КРИТИЧЕСКОМУ
МЕЛКОВОДЬЮ**

СТР. 9



**КОГДА ВАЖЕН
КАЖДЫЙ САНТИМЕТР**

СТР. 10

«АРКТИКА»: ПЕРВАЯ ПРОВЕРКА ЛЬДОМ



Фото с сайта Мурманского информационного агентства «СеверПост»

Главной универсальный атомный ледокол «Арктика» впервые совершил проводку каравана.

Главной универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Арктика» ФГУП «Атомфлот» в порту Певек завершил проводку теплоходов «Юрий Аршеневский» и «Инженер Трубин» при содействии дизель-электрического ледокола «Капитан Драницын».

На Чукотку суда доставили генеральный груз для компаний, реализующих инвестиционные проекты в регионе.

«Мы удовлетворены результатами перехода в восточном направлении, — отметил генеральный

директор ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка. — Впервые головной универсальный атомный ледокол «Арктика» прошел до акватории порта Певек. Судно подтвердило соответствие проектным характеристикам ледоходности. Данная проводка каравана — это хороший опыт эксплуатации универсального атомного ледокола. Экипаж атомхода на практике узнал возможности судна. Штаб морских операций предприятия изучит результаты работы для дальнейшего планирования деятельности».

В настоящее время прорабатывается вопрос ледокольной проводки судов с востока на запад. Штаб морских операций изучает возможности формирования нового каравана.

Впервые за последние семь лет процесс ледообразования в определенных районах акватории Северного морского пути начался на две недели раньше. С начала ноября на некоторых участках движение без ледокольной проводки стало невозможно. Более двадцати судов не смогли самостоятельно двигаться

в акватории Севморпути из-за неблагоприятных ледовых условий.

Тем временем второе судно проекта 22220 — первый в серии атомоход «Сибирь» — вышло из Санкт-Петербурга в порт приписки Мурманск. Переход, как предполагается, займет 8–9 дней. Планируется, что через несколько дней после прихода в порт приписки атомный ледокол «Сибирь» выйдет в свой первый рабочий рейс.

(Подробнее об этом на стр. 4)

СЕВМОРПУТЬ

ЦЕЛЕВОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ С НОВА ПРЕВЫШЕН

Грузоперевозки по Севморпути в 2021 году на 2 млн тонн превысили показатель предыдущего года.

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути за январь — декабрь 2021 года составил 34,85 млн тонн.

«Подведены окончательные итоги по объему грузоперевозок в акватории Северного морского пути (СМП) в 2021 году. Он составил 34,85 млн тонн», — сообщил заместитель директора Дирекции Северного морского пути Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко.

Это почти на 2 млн тонн больше, чем в 2020 году, когда было перевезено 32,97 млн тонн.

Данные подтверждены ФГБУ «Администрация СМП», подведомственным Росморречфлоту Минтранса России.

Как сообщалось ранее, в соответствии с паспортом федераль-

ного проекта «Развитие Северного морского пути» до конца 2021 года необходимо было достигнуть целевой показатель 32 млн тонн.

Куратором федерального проекта «Северный морской путь» является Госкорпорация «Росатом». В 2018 году был принят федеральный закон, наделяющий ее полномочиями в сфере развития и функционирования СМП. Управление Северным морским путем строится на принципе «двух ключей» — за нормативное регулирование отвечает Минтранс России, а за коммерческие и хозяйственные функции — Госкорпорация «Росатом».

Цель федерального проекта «Развитие Северного морского пути» — создание инфраструкту-

ры, способствующей увеличению грузопотока до 80 млн тонн в 2024 году и 110 млн тонн к 2030 году, а также увеличение суммарной мощности морских портов до 110 и 115 млн тонн соответственно. Он входит в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, разработанный в соответствии с Указом президента России от 7 мая 2018 года

№ 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Добавим, глава Госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев в ходе Восточного экономического форума отметил, что суммарный объем грузоперевозок по большому Севморпути (от Мурманска до Владивостока) после 2035 года достигнет 250 млн тонн в год.



Фото ПАО «Совкомфлот»

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ИЗВЛЕЧЬ И УТИЛИЗИРОВАТЬ

Подписан закон, уточняющий механизм и порядок удаления затонувших судов в РФ.

Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об удалении затонувшего имущества), уточняющий механизм и порядок удаления затонувших судов, подписан президентом Российской Федерации Владимиром Путиным.

Документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Новым законом установлена административная ответственность за утилизацию судов путем их затопления и нарушение требований в отношении затонувших судов их собственниками. Регламентированы также условия и порядок удаления затонувших судов во внутренних морских водах, территориальном море РФ и исключительной экономической зоне России.

Раскрываются понятия «затонувшее имущество» и «удаление затонувшего имущества». Затонувшим имуществом признается затонувшее или севшее на мель судно или часть такого судна, включая имущество, которое находится или находилось на борту такого судна, либо имущество, которое было утеряно с судна и находится на мели, затонуло или дрейфует в море, либо судно, которое почти затонуло или село на мель или может затонуть или сесть на мель, если не будут предприняты меры по оказанию помощи находящемуся в опасности судну или находящемуся на нем имуществу.

Под удалением затонувшего имущества подразумевается его подъем из воды, транспортировка и уничтожение любым безопасным способом, а также снятие судна с мели.

Удаление затонувшего имущества будет осуществляться на

основании документации по удалению затонувшего имущества, которая должна содержать описание способа и средств удаления, последовательность действий и требования к безопасности их проведения.

Законом предусмотрено, что удаление затонувшего имущества будет обеспечиваться в установленные сроки и в установленном порядке собственником такого имущества или, в определенных случаях, администрацией морских портов или органом исполнительной власти субъекта РФ, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество.

Администрации морских портов предоставляется право возместить затраты на удаление затонувшего судна за счет продажи затонувшего имущества в части расходов, не покрытых организацией, осуществившей страхование или предоставившей иное финансовое обеспечение ответственности за удаление затонувшего судна, или собственником затонувшего судна. Субъекту РФ, к побережью которого ближе всего расположено затонувшее имущество, будет предоставляться субсидия из федерального бюджета на софинансирование расходных обязательств по удалению затонувшего имущества.

Отмечается, что административная ответственность устанавливается также за утилизацию морского судна путем его затопления в пределах внутренних морских вод или территориаль-

ного моря РФ, а также в акватории Северного морского пути или за утилизацию судна путем его затопления на внутренних водных путях РФ.

Закон создает необходимые условия для выполнения нашей страной положений Найробийской конвенции об удалении затонувших судов, закон о ратификации которой был подписан президентом Российской Федерации. Соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Для России как государства, присоединяющегося к конвенции после ее вступления в силу, она вступит в силу 3 месяца после сдачи документа о присоединении на хранение Генеральному секретарю Международной морской организации. Таким образом, с учетом необходимых формальностей, требования конвенции станут обязательными в РФ во втором квартале 2022 года.

Существенным положением Найробийской конвенции является обязанность договаривающихся государств требовать страхование ответственности не только от собственников судов, плавающих под флагом этих государств, но и от всех прочих судов, заходящих в порты или на рейды этих государств. Участники конвенции уже требуют с российских судов при их заходе в свои порты страховать ответственность по удалению затонувших судов.

Найробийская конвенция об удалении затонувших судов принята в 2007 г. и вступила в силу в 2015 г. За 14 лет с момента принятия к конвенции присоединилось 56 стран, это в том числе такие морские державы, как Бельгия, Болгария, Канада, Китай, Кипр, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Индия, Иран, Малайзия, Мальта, Марокко, Нидерланды, Панама, Португалия, Сингапур, Швеция и Великобритания. Участниками Найробийской конвенции являются члены ЕАЭС Белоруссия и Казахстан.

«ЗЕЛЕНЕЕ ТОПЛИВО»



Фото с сайта СКФ

СЕЙЧАС СПГ — САМОЕ ДОСТУПНОЕ ЭКОТОПЛИВО

Доля судов-новостроев на СПГ-топливе в мире с 2019 по 2021 год выросла в 2,2 раза.

В общемировом объеме заказов новых судов с 2019 по 2021 год доля судов-новостроев на СПГ-топливе выросла в 2,2 раза — до 6,1%. Такие данные представлены в исследовании классификационного общества DNV.

Привлекательность СПГ у судостроителей обусловлена тем, что сегодня нет готовых технологических решений для использования альтернативных видов топлива: аммиака, водорода или «зеленого» метанола. К такому выводу пришли участники последней сессии Международной ассоциации независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО).

«В настоящее время СПГ — самое чистое доступное топливо. Аммиак не достигнет целей до

2040 года из-за отсутствия достаточного количества «зеленого» водорода», — прокомментировала на организованной медиа-группой «ПортНьюс» V Конференции «СПГ-флот, СПГ-бункеровка и другие альтернативы» представитель компании GTT Наталья Зубенко.

По мнению эксперта, двигатель на аммиаке будет недоступен до конца 2020-х годов.

Использование СПГ позволяет без серьезных ограничений по скорости хода судна обеспечить требуемый ИМО уровень снижения выбросов парниковых газов вплоть до 2035–2038 годов. Однако за этим горизонтом отрасли потребуются новые, более эффективные способы сокращения углеродного следа.

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ

Медиа-группа «ПортНьюс»,
191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 22,
офис 405.
Тел./факс (812) 570-78-02, 570-78-03,
E-mail: snitko@portnews.ru, www.portnews.ru

ГАЗЕТА «ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»



Годовая подписка на газету «Водный транспорт» всего за 3600 рублей! Доставка Почтой России входит в стоимость подписки. Оформите подписку на издание удобным для вас способом: через форму на сайте, через подписные издания или Почту России.



Ваша целевая аудитория — российские судоходные компании, судовладельцы, компании, оказывающие услуги сервиса? Ваша целевая аудитория — наши читатели. Продвигайте ваши товары и услуги через газету «Водный транспорт».

ВАРИАНТЫ РАЗМЕЩЕНИЯ В ГАЗЕТЕ

Место	Стоимость, руб., НДС не облагается
Последняя полоса	80 000
Внутренняя полоса	70 000
1/2 любой внутренней полосы	40 000
1/4 любой внутренней полосы	25 000
Размещение юбилейного рекламного модуля или юбилейной статьи, объемом от 1/4 до целой страницы газеты	В соответствии с расценками, приведенными выше



ЛСП

ЛЕДОСТОЙКИЙ КАПИТАН ДЛЯ «СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА»

ЛСП «Северный полюс» может отправиться в свою первую экспедицию уже осенью 2022 года.

Министр природных ресурсов и экологии России Александр Козлов проинспектировал ход строительства ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс», строящейся на АО «Адмиралтейские верфи», и засвидетельствовал степень готовности судна, которая сегодня превышает 90%.

«Первая экспедиция начнется осенью, она будет короткая, так как машину нужно испытать. А в 2023 году в планах выйти уже на два года. Безусловно, такая экспедиция пройдет с привлечением международных экспертов», — подчеркнул Александр Козлов.

Министр представил капитана судна, им стал Сергей Нестеров. В его послужном списке больше 12 лет работы в Арктике и Антаркти-

ке. В общей сложности провел 25 рейсов в Антарктиду и 13 рейсов в Арктику в должности капитана пассажирских судов.

В настоящее время на платформе запущены вспомогательные носовые дизель-генераторы. В ближайшее время совместно с представителем контрагентской организации специалисты АО «Адмиралтейские верфи» продолжат пуско-наладочные работы по вспомогательным дизель-генераторам и программе швартовых испытаний. На сегодняшний день выполнена пуско-наладка термальных котлов, сепараторов топлива и масла. Согласно программе швартовых испытаний, продолжаются работы по якорным, буксирным и швартовым устройствам.



Напомним, «Северный полюс» строится для проведения полярных исследований в области гидрометеорологии и климатологии. Это судно специального назначения с функционалом научного центра, которое будет выполнять круглогодичные комплексные исследования в высоких широтах Северного полушария. Проект не имеет аналогов в мире по прочности корпуса и автономности плавания.

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

Основные тактико-технические характеристики ЛСП: длина — 83,1 м; ширина — 22,5 м; водоизмещение — около 10390 тонн; мощность ЭУ — 4200 кВт; прочность корпуса — Arc8; автономность по запасам топлива — около двух лет; срок службы — не менее 25 лет; экипаж — 14 человек; научный персонал — 34 человека.

Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс» строится на класс Российского морского регистра судоходства: КМ(*) Arc5[1] AUT1-C HELIDECK-F Special purpose ship.

Добавим, в июле 2021 года на строительство платформы из резервного фонда правительства было выделено более 1 млрд руб.

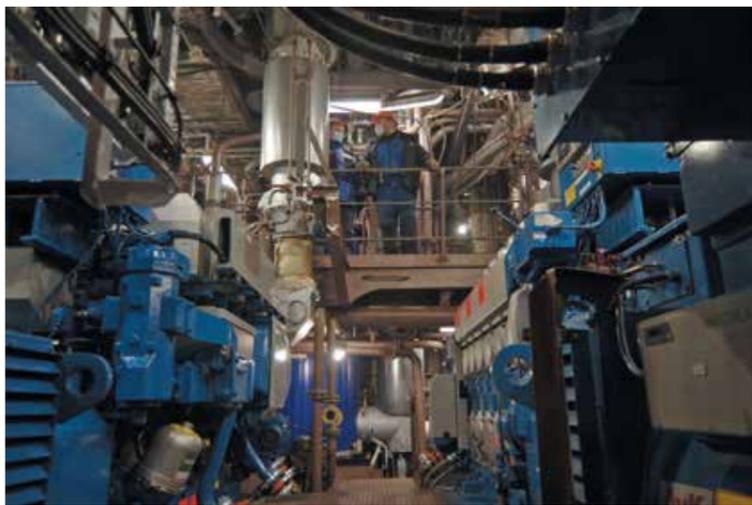


Фото предоставлены пресс-службой АО «Адмиралтейские верфи»

ИНВЕСТИЦИИ

МИЛЛИАРДЫ
НА ЛИЗИНГ

ГТЛК получит 14,58 млрд руб. бюджетных инвестиций на субсидирование лизинга гражданских водных судов.

Правительство Российской Федерации предоставит Государственной транспортной лизинговой компании 14,581 млрд руб. инвестиций на лизинг гражданских водных судов.

«Предоставить в 2021 году из федерального бюджета бюджетные инвестиции акционерному обществу «Государственная транспортная лизинговая компания», город Салехард, Ямало-Ненецкий автономный округ... в виде взноса в уставный капитал акционерного общества в размере 14 580 780 тыс. рублей в целях лизинга (аренды) гражданских судов водного транспорта, производимых на российских верфях, по перечню согласно приложению», — говорится в документе, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

Минпромторгу России и Минтрансу России совместно с акционерным обществом предписывается обеспечить в установленном порядке проведение соответствующих мероприятий.

АВТОНОМНОЕ СУДОВОЖДЕНИЕ

ИЛЬДАР МИРГИЯЗОВ:
«ЭКИПАЖ СМОТРИТ В БУДУЩЕЕ
С ОПТИМИЗМОМ»

На шаланде «Рабочая» ФГУП «Росморпорт» проводятся испытания по дистанционному управлению и организации автономного судоходства. О том, как это выглядит на практике, о выявленных сбоях в работе системы, удобстве для экипажа и перспективах технологии в интервью «Водному транспорту» рассказал капитан судна, капитан-наставник Таманского управления ФГУП «Росморпорт» Ильдар Миргиязов.

— Ильдар Александрович, расскажите о вашем предыдущем опыте работе на флоте и о том, когда вы приступили к работе на шаланде «Рабочая».

— Я начал свою карьеру в военно-морском флоте, затем перешел на гражданский флот, затем перешел в Росморпорт. Я начал свою карьеру в военно-морском флоте, затем перешел на гражданский флот, затем перешел в Росморпорт. Я начал свою карьеру в военно-морском флоте, затем перешел на гражданский флот, затем перешел в Росморпорт.

— Как выглядит и где расположено ваше рабочее место, как происходит производственный процесс?

— Рабочее место расположено на земснаряде «Редут» в багермейстерской, оно оборудовано пятью обзорными мониторами и тремя мониторами управления, джойсти-

ком и клавиатурой. На земснаряде стоит сервер, также два сервера находятся на самой шаланде. На «Рабочей» установлены камеры, тепловизоры, радар-процессоры и прочее оборудование, необходимое для удаленного управления. Процесс работы заключается в подводе шаланды к земснаряду, который загружает ее грунтом, и далее шаланда отвозит грунт на место отвала.

— Насколько сложно управляться с этим новым оборудованием, как проводилось ваше обучение?

— Обучение происходило прямо в процессе работы во взаимодействии с капитаном — представителем компании-поставщика оборудования АО «СИТРОНИК КТ». Учитывая новизну системы, можно сказать, что мы учились вдвоем. Если говорить о сложности, то для опытного судоводите-

ля управление данной системой не представляет особенной сложности и может быть освоено достаточно быстро.

— Были ли в процессе работы какие-либо сбои, обрывы связи с шаландой, насколько они были критическими?

— Да, такие случаи были, в некоторых местах пропадала связь. До сих пор имеются некоторые проблемы с обменом данными между земснарядом и шаландой. Их, впрочем, нельзя назвать критическими, т.к. связь пропадала на несколько секунд. Однако на тех скоростях, на которых работает шаланда, это не представляло особой проблемы.

Были выявлены недостатки и в существующей математической модели для решения задач расхождения, применяемой в автономной навигационной системе. Но нужно отметить, что в процессе опытной



Фото предоставлено И. Миргиязовым

эксплуатации система постоянно улучшается. Выявленные недостатки устраняются. Ведь это пилотный проект. Сейчас, например, благодаря применению технологии спутниковой связи, канал передачи данных земснаряд — шаланда стал более стабильным.

— Какова ваша общая оценка данной технологии как профессионала-судоводителя, насколько она удобна?

— Экипаж смотрит в будущее с оптимизмом, поскольку видит потенциал у данной технологии. Ведь помимо возможности дистанционного управления шаланда в будущем будет способна самостоятельно двигаться в автономном режиме. Уже сегодня возможно задать определенные параметры движения судна, такие как маршрут и расписание. Автономная навигационная система анализирует движение судна по маршруту и при обнаружении

каких-либо целей (других судов) предлагает судоводителю варианты расхождения. То есть на данном этапе система пока не выполняет самостоятельных маневров расхождения, а функционирует в качестве системы помощи в принятии решений, предлагая варианты, которые судоводитель либо подтверждает, либо нет. Могут на основании конкретного примера сказать, что с пятью судами одновременно система предлагала рабочие варианты расхождения. Так что будущее у такой технологии, конечно же, есть.

— Планируете ли вы участвовать в программах по обучению судоводителей дистанционно управляемых и автономных судов, которые в следующем году запускает Российский университет транспорта?

— Если пригласят, то с удовольствием поделюсь своим опытом...

ПАРОМ

В БАЛТИЙСК НА ЧИСТОМ ТОПЛИВЕ

Первый в России инновационный морской паром «Маршал Рокоссовский» направляется в Калининградскую область.

Инновационный двухтопливный автомобильно-железнодорожный паром «Маршал Рокоссовский» после принятия бункера и запасов снабжения начал переход с рейда порта Тузла (Стамбул) в морской порт Балтийск Калининградской области. Сложные погодные условия, в которых судно осуществляет переход, не должны отразиться на ожидаемом сроке прибытия парома в Балтийск — третья декада января 2022 года. Паром построен по заказу и за счет собственных средств ФГУП «Росморпорт». Строительство велось ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» в кооперации с турецкой верфью Kuzey Star Shipyard. Проект судна разработан ООО «Морское Инженерное Бюро — дизайн — СПб».

В ближайшее время паром выйдет на стратегически важную для России линию Усть-Луга — Балтийск. Ожидается, что до конца 2022 года флот, занятый на этой переправе, пополнит еще одно судно, строящееся по заказу Росморпорта, — паром «Генерал Черняховский».

Ввод в эксплуатацию двух новых паромов, подпадающих под понятие «зеленого» судоходства, позволит повысить транспортную безопасность единственного в виде эксклава, — Калининградской области. Проект также поможет переориентировать часть грузопотока, в настоящее время следующего через территории соседних государств, на территорию РФ, а также обеспечить перевозку грузов в объемах, необходимых

для внутреннего потребления региона.

Использование экологически чистого топлива позволит уменьшить выбросы в атмосферу углекислого газа на 20–30%, оксидов азота — более чем на 90%, оксидов серы и сажи — на 100% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе.

Оба парома для линии Усть-Луга — Балтийск названы в честь выдающихся советских полководцев: дважды Героя СССР Константина Рокоссовского — единственного в истории Советского Союза маршала двух стран, СССР и Польши, и дважды Героя СССР, генерала армии Ивана Черняховского.

Судно предназначено для перевозки железнодорожных составов российского стандарта с шириной колеи 1 520 мм, а также других накатных грузов, включая опасные грузы, до 30 рефконтейнеров (20-футовых).

Технические характеристики:

Класс Российского морского регистра судоходства (РС): KM Arc4 AUT1-ICS OMBO ECO GFS Ro-ro ship. Длина наибольшая — 199,9 м, ширина — 27 м, высота борта до ВП — 14,7 м, осадка по ЛГВЛ — 6 м. Скорость хода на чистой воде, узлов — 16,5 узла. Экипаж/мест — 22/36 человек.



Фото с сайта Росморречфлота

СУХОГРУЗ

СО СНИЖЕННЫМ ВЫБРОСОМ NOx

Первое в России судно, отвечающее повышенным экологическим требованиям ИМО TIER III по выбросам в атмосферу, назвали «Геннадий Егоров».

На Окской судовой верфи в Новомариинском заливе спустили на воду первое в России судно, отвечающее повышенным экологическим требованиям ИМО TIER III (DE-Tier III) по выбросам в атмосферу, многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 8144 тонны проекта RSD59. Судно строится по проекту Морского Инженерного Бюро по заказу ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), лизингополучателем является судоходная компания «Идель».

Судну присвоено имя «Геннадий Егоров» в честь основателя Морского Инженерного Бюро, доктора технических наук, проектировщика судов и идеолога отечественного судостроения Геннадия Егорова.

Контракт на строительство новой серии из трех сухогрузов проекта RSD-59 подписан в конце 2020 года между ООО «СК «Идель», АО «Окская судовой верфь» и ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания».

Для судовых двигателей в соответствии с Международной Конвенцией МАРПОЛ с 2000 года ограничивают выбросы оксидов азота (NOx) в атмосферу. Для судов, эксплуатирующихся в зонах контроля выбросов ИМО, которые актуальны для судов ограниченных районов плавания и смешан-

ного река — море плавания, например, в Балтийском и Северном морях, и заложенных с 1 января 2021 года, вступил в действие новый стандарт TIER III.

Для выполнения его достаточно жестких требований на вновь строящихся для ГТЛК судах проекта RSD59 Окской судовой верфи применена система очистки выхлопных газов для уменьшения выбросов NOx, основанная на принципе избирательного каталитического восстановления для удаления оксидов азота. Система ИКВ снижает уровень содержания оксидов азота в выхлопном газе от двигателя благодаря каталитическим элементам и восстанавливающим реагенту. В ходе процесса восстанавливающий реагент в виде водного раствора мочевины впрыскивается в поток выхлопного газа. Вода из раствора мочевины испаряется при его впрыске в горячий выхлопной газ.

Полученный таким способом азот уходит в атмосферу, а вода охлаждается и выходит за борт.

Напомним, Окская судовой верфь строит 18 судов проекта RSD59.

Первых пять — для судоходной компании «Петротранс», десять — для судоходной компании «Астрол», еще три — для компании «Идель». Первые десять судов сдаются в эксплуатацию.

Суда проекта RSD59 в соответствии с принятой в Бюро классификацией относятся к классу «Волго-Дон макс», имеют максимально возможные для ВДСК габариты.

При характеристической для ВДСК осадке 3,60 м в реке дедвейт составляет 5320 тонн, наибольший дедвейт в море при осадке 4,706 м — 8144 тонны. Длина наибольшая составляет 141,0 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6,00 м. Вместимость грузовых трюмов 11400 куб. м. Оба трюма выполнены ящичной формы, гладкостенные, удобные для проведения грузовых работ и размещения груза без штивки.

Расчетный срок службы корпуса судна 24 года. Второе дно рассчитано на интенсивность распределенной нагрузки 12,0 тонн/кв. м, а также на работу грейфером грузоподъемностью 16 тонн.



Фото МИБ

АТОМОХОД

«СИБИРЬ» ВЫШЛА В ПОРТ ПРИПИСКИ

Первый серийный атомоход проекта 22220 «Сибирь» вышел из Санкт-Петербурга в порт приписки Мурманск.

Первый серийный универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Сибирь» 13 января 2022 года вышел из Санкт-Петербурга в направлении порта приписки Мурманск. Как отметил первый заместитель генерального директора — директор по судоходству ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица, «экипаж серийного универсального атомного ледокола «Сибирь» укомплектован опытными судоводителями, которые проработали и хорошо знают маршрут перехода».

В настоящее время в Северном и Норвежском морях наблюдаются неблагоприятные погодные условия: порывы ветра достигают 30 м/с. Штаб морских операций предприятия предоставит капитану рекомендации для безопасного прохождения по маршруту.

По приходе в порт Мурманск «Сибирь», как планируется, через несколько дней выйдет в свой первый рабочий рейс. Местом эксплуатации судна станет западный сектор Арктики — Обь-Енисейский район Карского моря.

Напомним, универсальный атомный ледокол «Сибирь» — второе судно проекта 22220, построенное на Балтийском заводе. Передача ледокола ФГУП «Атомфлот» состоялась 24 декабря 2021 года.

Подписи под актом приема-передачи поставили генеральный директор Балтийского завода Алексей Кадилов и генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Муштафа Кашка. После подписания акта приема-передачи атомоход «Сибирь» вошел в состав атомного ледокольного флота России.

Универсальные атомные ледоколы 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.

Ледокол оснащен двухреакторной энергетической установкой с основным источником пара от реакторной установки нового поколения РИТМ-200 мощностью 175 МВт, специально разработанной для этого судна.

Основные характеристики судна: мощность — 60 МВт (на валах); скорость хода — 22 узла (по чистой воде); длина — 173,3 м (160 м по КВЛ); ширина — 34 м (33 м по КВЛ); высота — 52 м; осадка — 10,5 м/8,65 м; максимальная ледопробитость — 2,8 м; полное водоизмещение — 33 540 тонн.

АФРАМАКС

ПО ВЫСОКИМ ЭКОЛОГИЧЕСКИМ СТАНДАРТАМ

Завершились ходовые испытания танкера типа «Афрамекс» «Владимир Виноградов».

На судостроительном комплексе «Звезда» завершились ходовые испытания танкера «Владимир Виноградов». Второй танкер типа «Афрамекс» был построен ССК «Звезда» по заказу АО «Роснефтефлот», дочернего общества НК «Роснефть».

Танкер успешно прошел швартовые испытания, в ходе которых проводилась проверка и наладка систем и оборудования, был запущен главный двигатель, проверена его работоспособность и готовность к выходу в море.

После прохождения всех обязательных процедур «Владимир Виноградов» был отшвартован от достроечной набережной, выведен из акватории верфи и своим ходом вышел в район испытаний, в ходе которых были проверены скоростные характеристики судна и его управляемость на всех режимах работы.

Во время ходовых испытаний экипаж судна и сдаточная команда совместно со специалистами ССК «Звезда» проверили работу импульсивной установки главного и вспомогательного двигателей, а также систем жизнеобеспече-

ния и навигационного комплекса танкера. По результатам ходовых испытаний было выполнено контрольное вскрытие механизмов для предъявления Морскому регистру и заказчику судна — АО «Роснефтефлот».

Нефтеналивные суда типа «Афрамекс» предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. На судне размещена площадка для вертолета.

На сегодняшний день в портфеле верфи — 12 танкеров типа «Афрамекс», 10 из них — по заказу «Роснефтефлота». В настоящее время в цехах и на стапеле судовой верфи ведется строительство шести танкеров.

Танкеры типа «Афрамекс» спроектированы с соблюдением высоких стандартов экологической безопасности. Главная и вспомогательная энергетические установки могут работать как на традиционном, так и на экологически чистом топливе — сжиженном природном газе, что соответствует новым правилам по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей.

ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ

ОТ БАЗОВОГО ЗАКОНА ДО ВОПРОСОВ ЦЕНООБРАЗОВАНИЯ

Глава ОСК обозначил приоритеты законодательного обеспечения развития судостроительной отрасли.

Генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов провел совместное заседание Экспертного совета по развитию судостроительной промышленности и морской техники при Комитете Госдумы по промышленности и торговле и Комитета по судостроительной промышленности и морской технике Союза машиностроителей России.

В совещании приняли участие заместитель председателя Комитета Государственной Думы по промышленности и торговле Александр Спиридонов, заместитель министра по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий Анатолий Супруновский, генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, генеральный директор АО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа, президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин, заместитель руководителя Росморречфлота Захарий Джигоев, а также руководители крупных транспортных компаний и судостроительных предприятий, депутаты Государ-

ственной Думы, представители Минпромторга, смежных отраслей и экспертного сообщества.

Участники встречи обсудили наиболее существенные вопросы нормативного регулирования для обеспечения реализации Стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года, подробно остановившись на темах ценообразования, локализации и субсидирования. В ходе заседания был также утвержден новый состав Совета и намечен план его работы на 2022 год.

Алексей Рахманов напомнил, что за последние годы был принят объемный пакет нормативных актов, способствующих развитию судостроения. Он указал на важность системного подхода при разработке мер поддержки судостроения с экспертным участием. «Возможно, стоит задуматься о базовом отраслевом законе, который станет опорным для развития судостроения», — предложил глава ОСК.

Особое внимание было уделено вопросу ценообразования — особенно в гражданском судостроении. «Нужно закрепить четкие правила определения стоимости и

цены продукции, мотивирующие механизмы, позволяющие увеличивать рентабельность и направлять часть прибыли на развитие производства, повышение производительности труда», — подчеркнул Алексей Рахманов. Также глава ОСК предложил наладить совместную работу с Экспертным советом Госдумы по развитию финансовых инструментов и нефинансовых мер поддержки ОПК.

Игорь Тонковидов в свою очередь указал на объективные и существенные различия в подходах при выполнении военного, государственного и частного (коммерческого) заказа в судостроении. «Логика финансирования производства и, соответственно, формирования себестоимости в каждом из этих секторов абсолютно различная», — заявил глава Совкомфлота, заметив, что и методы регулирования для каждого случая должны быть свои, и рассматривать их необходимо в комплексе, но по отдельности.

Представитель Минпромторга Денис Стриженов рассказал о развитии стимулирующих мер для поддержки судостроения



Фото с сайта ОСК

и судоремонта. По его словам, «Минпромторгом продолжается разработка предложений по возможности установления ставки НДС в размере 0% при выполнении работ по обслуживанию и ремонту морских судов внутреннего плавания, смешанного (река — море) типа, а также судов рыбопромыслового флота».

Александр Спиридонов предложил в рамках работы Экспертного совета отдельно остановиться на вопросах рентабельности предприятий, выполняющих ГОЗ, продолжить работу над расширением мер поддержки судостроения, а также устранением диспропор-

ции доли водного транспорта в рамках единого транспортно-экономического баланса. «Нужно определить устойчивую грузовую базу для внутреннего водного транспорта на долгосрочный период, урегулировать неконкурентные условия с другими видами транспорта», — заявил Александр Спиридонов.

На встрече также обсуждались предложения по увеличению субсидий предприятиям, вопросы привлечения новых кадров в отрасль — в особенности IT-специалистов, а также изменения ставок таможенных пошлин на ввоз оборудования.

КРАСНОЕ СОРМОВО

СОХРАНИТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ

На заводе «Красное Сормово» открыта «фабрика процессов».

Директор департамента Объединенной судостроительной корпорации по развитию производственной системы Владимир Катышев и генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин открыли «фабрику процессов» на сормовском судостроительном предприятии. Запуск площадки станет очередным этапом программы повышения производительности труда на заводе «Красное Сормово».

«Фабрика процессов» — это площадка, где все сотрудники завода могут пройти тренинг по применению инструментов и методов бережливого производства, адаптированных под отраслевые особенности судостроительной промышленности. Фабрика процессов повторяет структуру цехов и способ

организации труда на заводе «Красное Сормово», чтобы сделать тренинг максимально эффективным.

Как подчеркнул Михаил Першин, создание «фабрики процессов» — важный этап программы повышения производительности труда на предприятии.

«В 2018 году, когда завод «Красное Сормово» только начал работу по развитию производственной системы, мы поняли, что для сохранения конкурентоспособности на глобальном рынке нам важно строить крупные серии судов, производя от 12 до 15 сухогрузов ежегодно», — отметил генеральный директор. — В то время мощности предприятия позволяли строить только 8 судов в год, поэтому нам было необходимо повысить эффективность производства за счет увеличения производи-

сти труда, внедрения бережливых технологий. За три года развития производственной системы нам удалось расширить возможности завода до 12 судов в год, и эту работу надо продолжать».

В 2021 году завод начал новый этап программы повышения производительности труда: если первоначально акцент ставился на операционной эффективности на производстве и цифровизации, то теперь в фокусе — работа с кадрами, повышение квалификации сотрудников.

«Все сотрудники завода, начиная от работников цехов и до генерального директора, пройдут тренинг на «фабрике процессов», — заявил Михаил Першин. По итогам работы на площадке сотрудники получают индивидуальные рекомендации для даль-

нейшего повышения квалификации по программам ОСК или учебных заведений — партнеров завода «Красное Сормово». Проект завода «Красное Сормово» станет одной из первых в России системных программ повышения производительности труда на промышленном предприятии.

«Завод «Красное Сормово» сейчас занимает лидирующие позиции по итогам развития производственной системы среди предприятий ОСК», — сообщил Владимир Катышев. — Открытие «фабрики процессов» на заводе позволит сделать работу по повышению производительности труда еще более результативной, расширив возможности предприятия».

Напомним, завод «Красное Сормово» стал первым судостроительным предприятием России, которое в 2018 году включилось в нацпроект «Производительность труда и поддержка занятости». Предприятие повышает эффективность производства, внедряя бережливые технологии на всех технологических переделах процесса изготовления судна. Это позволило почти вдвое увеличить возможности по строительству судов по сравнению с 2017 годом. В частности, по итогам 2020 года срок изготовления сухогруза проекта RSD59 уменьшился с 9 месяцев до 6 месяцев от начала резки металла до сдачи судна заказчику. Это рекордный показатель среди всех судостроительных предприятий России. Производительность труда на верфи выросла более чем в 2 раза — с 0,45 млн руб. на человека в 2018 году до 1,01 млн руб. на человека в 2020 году.

ПЕРМСКАЯ СУДОВЕРФЬ

ДЛЯ
РЕАЛИЗАЦИИ
ПРОЕКТА
«ЖИВАЯ
КАМА»

В развитие Пермской судовой верфи планируют привлечь инвестиции в объеме 2,5 млрд руб.

Стоимость проекта по развитию производства ООО «Пермская судовой верфь» на территории бывшего Пермского судостроительного завода «Кама» оценивается в 2,5 млрд руб. Развитие судовой верфи является третьим подпроектом проекта «Новая промышленность», представленного на заседании правительства Пермского края под председательством губернатора Дмитрия Махонина.

Реализация проекта обновления Пермской судовой верфи рассчитана до конца 2028 года. На первом этапе планируется создать 184 высокопроизводительных рабочих места нового качества. Продукцией завода станут суда класса река — море, а также суда и причалы для реализации проекта «Живая Кама».

В Минпромторге Прикамья отмечают перспективность данного проекта в строительстве судов на экологически чистых видах топлива (сжиженном природном газе и электротяге). Кроме того, данная площадка может быть очень удобной для производства крупногабаритных металлоконструкций и тяжелого оборудования.



Фото пресс-службы ПАО «Завод «Красное Сормово»



СТАТИСТИКА

«МЕТЕОРАМИ» И ТЕПЛОХОДАМИ

По водным путям Санкт-Петербурга в навигацию-2021 перевезено 119,8 тыс. пассажиров.

В навигационный период 2021 года, по данным Комитета по транспорту правительства Санкт-Петербурга, по внутренним водным путям Санкт-Петербурга перевезено 119,8 тыс. пассажиров. Скоростными судами «Метеорами» воспользовались около 714,7 тыс. человек.

По рекам и каналам Санкт-Петербурга было перевезено 1 029,8 тыс. человек, по реке Неве и Финскому заливу — 534,7 тыс. человек.

Функционировало 19 городских причалов, к ним выполнено более 30 тыс. подходов и 506 стоянок, работал 61 экскурсионно-прогулочный маршрут водного транспорта.

КОНТРАКТ

ЕСОВУС БУДЕТ РОДОМ С НЕВЫ

В Санкт-Петербурге на производственной площадке концерна «Морсвязьавтоматика» построят 14 пассажирских электросудов ЕСОВУС.

«Машпромлизинг» заключил договоры лизинга и судостроительные контракты на строительство 14 пассажирских электросудов ЕСОВУС. Суда будут переданы ОАО «Пассажирский порт» для эксплуатации по Москве-реке в качестве маршрутного транспорта. Судостроителем выступает ООО «Эмпериум» (входит в конгруппу ООО «НПК «Морсвязьавтоматика», производство расположено в Невском районе Петербурга).

Суда строятся при поддержке Министерства промышленности и торговли Российской Федерации со льготным финансированием в рамках программы лизинга морских и речных гражданских судов АО «ОСК».

Суда серии ЕСОВУС воплощают в себе сочетание передовых технологий: электрических двигателей, оптимизированных обводов корпуса, эффективной пропульсивной системы, высокоэнергетической батарейной системы и современной электроники, благодаря чему электрические суда будут экологичными, бесшумными и экономичными. Бесшумность

хода и отсутствие выхлопов делают электрические суда идеальным решением для перевозки пассажиров, при этом эксплуатация судов будет осуществляться без нанесения вреда окружающей среде. Суда будут иметь стильный, современный дизайн, комфортабельные раскладывающиеся кресла и все удобства на борту, соединяя в себе привлекательный внешний вид и функциональность.

Завершение строительства и ввод в эксплуатацию всей серии судов осуществится в период 2022–2023 годов. Первые пять судов планируются к сдаче уже в мае 2022 года, а последние два судна, завершающие серию, будут сданы весной 2023 года.

Суда будут эксплуатироваться по Москве-реке в пределах черты города Москвы в качестве маршрутного транспорта.

Ранее «Эмпериум» и «ВодоходЪ» подписали контракт на поставку пяти электрических быстроходных катамаранов Ecoscuiper для туристической линии Эрмитаж — Петергоф и замены устаревших «Метеоров».

МАРШРУТЫ



НА «ЛАДОЖСКОМ» ПО ЛАДОГЕ НА КОНЕВЕЦ И ВАЛААМ

Теплоход «Ладожский» в праздничные дни начал выполнять рейсы из Приозерска на остров Коневец в Ладожском озере.

Нынешняя классическая русская зима, пришедшая в этом году в Северо-Западный федеральный округ, не стала препятствием для работы речников ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей». На участке реки Вуокса и акватории Ладожского озера в непростых ледовых условиях успешно работает теплоход «Ладожский». Он обеспечивает содержание средств навигационного оборудования и осуществляет рейсы по перевозке грузов и пассажиров.

Теплоход «Ладожский», обладающий ледовым классом Российского речного регистра лед30, впервые начал работать зимой 2020–2021 годов и выполнял рейсы по маршруту Приозерск — остров Валаам — Приозерск. В ледовых условиях теплоход стал единственным жизнеобеспечивающим транспортом для Валаамского монастыря. В зиму 2021–2022 годов география перевозок была расширена. Экипаж теплохода в количестве 12 человек под командованием капитана Олега Галкина все праздничные дни провел на вахте и совершил пять круговых рейсов. Это три рейса на остров Валаам и два рейса по новому маршруту — на остров Коневец для нужд братии Коневского мужского монастыря.

Коневский Рождество-Богородичный монастырь был основан более 600 лет назад и восстановлен по поручению президента Российской Федерации Владимира Путина в 2017–2021 годах. Всего перевезен 381 пассажир с багажом и два автомобиля.

Хотя навигация-2021 была официально закрыта во всех речных бассейнах страны, в наступившем 2022 году все же можно встретить работающий флот на двух участках общей протяженностью около сотни километров из 100,6 тыс. км внутренних водных путей России.

На данный момент теплоход «Ладожский» остается безальтернативным видом транспорта для связи островов Валаам и Коневец с Большой землей.

Кроме того, небольшой участок замерзшей Москвы-реки в центральных районах столицы — второй участок ВВП России, где продолжают ограниченное зимнее плавание прогульно-круизные теплоходы флотилии «Рэдиссон» с ледовым классом, позволяющим преодолевать льды от 10 до 20 см толщиной.

Тем временем администрации всех 15 бассейнов внутренних водных путей России активно осуществляют плановый межнавигационный ремонт специализированного флота и судоводных гидротехнических сооружений навстречу навигации-2022.

Теплоход «Ладожский» построен в 2019 году на Онежском судостроительном заводе в г. Петрозаводске (Республика Карелия). Проект № 3265. Класс Российского Речного Регистра М*3,0(лед30) А. Максимальная скорость — 12 узлов, мощность главных двигателей — 590 кВт. Предназначен для перевозки техники максимальной нагрузкой на ось 12,0 тонн, генерального груза массой до 60 тонн, пассажиров в салоне 80 чел., а также выполнения функций обстановочного судна. Оборудован краном грузоподъемностью 8 тонн.



Фото с сайта Росморречфлота

КОНФЕРЕНЦИЯ

20 сентября 2022

Реклама

«СУДОРЕМОНТ,
МОДЕРНИЗАЦИЯ,
КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург
отель «Эмеральд»

ОРГАНИЗАТОР:



ПАРТНЕР:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



НУЛЕВОЙ ДЕНЬ:



ФОРМА ПРОВЕДЕНИЯ:

ОЧНАЯ+ОНЛАЙН





ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАМВАЙ

ПРИЧАЛЬНЫЕ ПАВИЛЬОНЫ В ПРИДАЧУ

Компания «ВодоходЪ» с 1 июля 2022 года запустит на Москве-реке девять судов на электротяге.

Первый электрический речной трамвай планируется протестировать на Москве-реке в конце января 2022 года. А первые девять речных трамваев на электротяге начнут курсировать по Москве-реке с 1 июля 2022 года, и уже к лету 2023 года пассажирский флот столицы будет состоять из 21 судна.

«Первое судно на электротяге мы планируем запустить для проведения ледовых испытаний уже в конце января. Своевременная оценка технических характеристик и конструкции электросудна позволит заранее внести необходимые изменения для успешной эксплуатации в зимнюю навигацию 2022–2023 годов. По контракту старт работы пассажирских электросудов начнется 1 июля 2022 года. На первом этапе мы запустим девять судов на электротяге, до мая 2023 года доведем общее количество до 21», — рассказали Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе компании.

ОАО «Пассажирский порт» будет выполнять техническое обслуживание и технический осмотр механизмов, оборудования и систем судов, плавучих причалов и пунктов отстоя флота.

«Мы обеспечим для пассажиров оплату проезда всеми установленными для городского пассажирского транспорта города Москвы безналичными средствами платежа, в частности транспортными картами, бесконтактными банковскими картами, а также иными

видами и способами безналичных платежей», — заключили в компании.

Ранее пресс-служба московского Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры сообщила, что в столице определили подрядчика, который запустит работу регулярных речных перевозок в Москве. Контракт заключили на 15 лет. «Пассажирский порт» (часть группы ООО «ВодоходЪ») будет обслуживать суда круглосуточно, а также соберет 21 электрическое судно, построит 23 причала, шесть зарядок, два пункта базирования флота.

Водным электротранспортом москвичи и гости столицы смогут пользоваться круглый год. Регулярные речные перевозки будут осуществляться по двум маршрутам: Парк Фили — Киевский вокзал и Печатники — Автозаводский мост. В 2022 году на каждом маршруте введут в эксплуатацию по 6 плавучих причалов. В последующие годы на первом маршруте будет работать 13 причалов, на втором маршруте — 10 причалов.



Общий вид причала. Рис. с сайта компании «ВодоходЪ»

Современные и удобные причальные павильоны будут оборудованы комфортными зонами ожидания с удобными креслами, кафе, информационными экранами, портами для зарядок, Wi-Fi и санитарными комнатами.

Сами суда также порадуют пассажиров, начиная с «космического» дизайна в стиле минимализм и заканчивая надежными системами безопасности и автоматизации. Эргономичный салон судна вмещает до 50 пассажиров, включая не менее двух мест для людей с ограниченными возможностями на индивидуальных средствах мобильности. Панорамные окна, мягкие кресла, столики с розетками и USB-портами, сплит-система, информационные панели, велопарковочные слоты на открытой палубе в носовой части — все это обеспечит комфортабельную транспортировку с возможностью камерного отдыха на воде для жителей и гостей столицы.

Интервал движения электрических трамваев в 2022 году составит в среднем 30 минут, по мере ввода в эксплуатацию всех судов время ожидания между рейсами сократится до 16 минут.

ПОРТ



Фото с сайта правительства Тверской области

СЛЕДОМ — РЕЧНОЙ ВОКЗАЛ

Гавань нового речного порта в Завидово заполняют водой.

На площадке строительства транспортно-пересадочного узла на территории особой экономической зоны Завидово в Конаковском районе Тверской области начался один из ключевых этапов — заполнение водой гавани нового речного порта. Сходом работ ознакомился губернатор Игорь Руденя.

Строительство комплекса обеспечивающей инфраструктуры в устье реки Шоша стартовало в Тверской области в 2020 году. Порт станет частью транспортно-пересадочного узла, объединяющего автомобильный, железнодорожный и водный туристический транспорт.

«Хотел бы поблагодарить президента Российской Федерации и правительство страны за оказанную поддержку в строительстве современного транспортно-пересадочного узла. Это новый шаг в развитии инфраструктуры и нашего региона, и Центрального федерального округа. Мы с полной уверенностью можем сказать, что все делается по самым высоким международным стандартам», — отметил Игорь Руденя по итогам визита.

В настоящее время сооружена чаша будущего порта, проведены дноуглубительные работы, выполнено устройство причальных сооружений и инженерных сетей, берегоукрепление. Во время работ с территории будущего порта было вывезено порядка 900 тыс. куб.

метров грунта, завезено около 150 тыс. куб. метров песка для благоустройства, использовано 5700 тонн металлоконструкций. Продолжается обустройство причальных ниш, лестничных сходов, пандусов для маломобильных граждан.

После того, как уровень воды в гавани сравняется с уровнем воды в Ивановском водохранилище, строители проведут дополнительные работы по дноуглублению для обеспечения захода в порт круизных судов.

Порт Тверской области станет первым, построенным в России за последние десятилетия. Планируется, что уже в нынешнем году он примет первые круизные суда. Одновременно он сможет принимать до семи круизных судов, а среднесуточный пассажирооборот превысит 2000 человек. Вне навигационного периода на зимнем хранении в порту сможет находиться порядка пяти туристских круизных судов и до 10 экскурсионных и прогулочных судов. С 2022 года начнется строительство современного многофункционального здания речного вокзала.

Сегодня территория Завидово активно развивается. В объекты туристской инфраструктуры уже вложено более 16 млрд руб. инвестиций, создано более 340 рабочих мест. При федеральной поддержке построен водозаборный узел со станцией водоподготовки, пешеходный мост через реку Дойбица.



Фото с сайта правительства Тверской области

ГИДРОУЗЕЛ

ВТОРАЯ МОЛОДОСТЬ БЕЛОМУТА

Гидроузел Белоомут отметил первый год работы после масштабной реконструкции.

За навигацию 2021 года на гидроузле Белоомут проведено 3 283 шлюзования. Через гидроузел пропущено 7 554 судна, было перевезено 8 390 пассажиров и 2 млн тонн грузов.

Реконструкция гидроузла Белоомут позволила увеличить гарантированные судоходные глубины до 2,2 м, пропускную способность участка — на 910 тыс. тонн, общая длина плотины стала 276 м, ширина — 18 м. Это значительно улучшило судоходную обстановку между гидроузлами Белоомут и Северка. За счет внедрения автоматизированного технологического процесса сократилось время шлюзования, при регулировании уровней воды больше не используется ручной труд.

Масштабная реконструкция гидроузла Белоомут проводилась в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» в соответствии с транспортной частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Заказчиком работ по проекту являлся Росморречфлот, застройщиком — ФГБУ «Канал имени Москвы», генподрядчиком на завершающем эта-

пе — ФГБУ «Морспасслужба». В результате практически на старом месте без прекращения работы гидроузла были возведены новая плотина и новый шлюз.

Старая разборчатая плотина с деревянными щитами, построенная в 1915 году, находилась в предаварийном состоянии. Взамен в непосредственной близости от старой плотины была построена новая русловая плотина с глухой частью из металлического шпунта и с железобетонным четырехпролетным водосбросом.

Вместо старого тонкостенного шлюза из железобетона, также отслужившего более 100 лет, был построен новый шлюз из двухрядного взаимозаанкерванного металлического шпунта.

Гидроузел Белоомут был построен на реке Оке в 1911–1915 гг. Строительство шлюза способствовало соединению р. Москвы с Волгой и Поволжьем, существенно укрепив торговые связи с одним из крупнейших торгово-промышленных центров Российской империи — Нижним Новгородом.



Фото с сайта КИМ

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

НОВОЙ НАВИГАЦИИ —
НОВЫЕ ПРОЕКТЫ

Волжское пароходство в 2021 году реализовало 17 перевозок негабаритных и проектных грузов.

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» совместно с ООО «Волго-Балтик Логистик» в 2021 году реализовало 17 перевозок негабаритного оборудования и проектных грузов. В течение года морские сухогрузные суда Волжского пароходства выполняли перевозки проектных грузов из Европы в порты Балтийского и Каспийского морей, в порты рек Волга и Кама, а также из Турции в порты Белого моря. В частности, из Европы в Азербайджан и Казахстан осуществлено шесть отправок оборудования для освоения нефтегазового шельфа, выполнено три рейса для предприятий нефтехимической промышленности Центрального и Приволжского федеральных округов, два рейса — для строительства терминала по производству сжиженного природного газа в Мурманской области.

На начальном этапе каждого проекта проводились маркетинговые исследования, экспресс-анализ возможностей осуществления той или иной передачи с привлечением структур, решался вопрос, какой тип судов оптимально подходит для конкретной задачи. В процессе подготовки производились инженеринговые расчеты, разрабатывались несколько вариантов транспортировки, размещения, крепления, а также погрузки и выгрузки негабаритного оборудования. Благодаря такому комплексному подходу Волжскому пароходству в летнюю навигацию 2021 года удалось успешно выполнить круговой рейс по доставке проектных грузовиков с загрузкой в обе стороны.

Так, в начале июня из норвежского порта Драммен на теплоходе «Русич-11» было отправлено промышленное оборудование для нефтедобывающего предприятия в Каспийском регионе и доставлено в начале июля в порт Баку (Азербайджан). После выгрузки сухогруз класса река — море сделал короткий переход в порт Баутино (Казахстан), где взял на борт составляющие части портального гусеничного крана. Выйдя из порта погрузки в конце августа, теплоход прошел Нижнюю Волгу и Дон, проследовал в Азовское море и совершил морской рейс через Черное и Средиземное моря, Атлантический океан и Северное море в пункт выгрузки — шотландский порт Метил. В общей сложности в данной рейсе с обратной загрузкой теплоход «Русич-11» прошел более 12 тыс. морских миль.

Всего в течение 2021 года морскими судами и судами класса река — море Волжского пароходства было перевезено порядка 11 тыс. тонн проектных грузов. В процессе реализации участвовали суда проекта RSD 49 «Нева-Лидер», проекта DCV 36 типа «Аметист», проекта 00101 типа «Русич», проекта 01010 типа «Валдай», а также морская самоходная баржа-площадка типа «Волго-Балтика».

Перевозка проектных грузов и негабаритного оборудования является одним из приоритетных направлений развития бизнеса Волжского пароходства в сегменте речных и смешанных река — море грузовых перевозок. В навигацию 2022 года развитие получают новые проекты компании.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОПТИМИЗИРОВАЛИ ЗАТРАТЫ

В Обь-Иртышском бассейне в навигацию 2021 года перевезено около 6675 тыс. тонн народно-хозяйственных грузов.

В Обь-Иртышском бассейне в навигацию 2021 года, по оперативным данным, в пункты назначения были доставлены почти 680 тыс. пассажиров и перевезено около 6675 тыс. тонн народно-хозяйственных грузов. Средняя продолжительность действия судоходной обстановки в Обь-Иртышском бассейне составила 149,5 суток. Это на сутки больше, чем было установлено рамками государственного задания.

Превышен показатель выполнения дноуглубительных работ — он составил около 1002,1 тыс. куб. м, что на 16,5% превышает плановый показатель.

В «Обь-Иртышводпути» рассказали, что для оптимизации финансовых затрат в бассейне применялась практика переноса русловых ходов в параллельные рукава русел рек, от одного берега к другому — это позволило сократить объемы транзитного дноуглубления.

Как сообщалось ранее, ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» уже разрабатывает схемы расстановки средств навигационного ограждения на навигацию 2022 года. Схема расстановки береговых и плавучих навигационных знаков составляется с учетом того, что та-

кие знаки обозначают судовой ход на всем протяжении водного пути, чтобы обеспечить непрерывную ориентировку судоводителей.

Год от года количество СНО на водных путях, которые обслуживаются филиалами учреждения, меняется. Это число зависит от протяженности обслуживаемых водных путей, времени наступления меженичных уровней на каждом участке рек, а также русловых реформирований, которые произошли в течение навигационного периода.

Например, в навигацию 2021 года на участках рек, обслуживаемых путями бассейна, было выставлено около 11 тыс. СНО.

Над схемами расстановки СНО начинают работать заранее, чтобы успеть вовремя провести корректировку навигационных карт. Причем корректируются не только эталоны, но и вообще все карты, по которым осуществляется движение судов в бассейне. Завершить эту работу планируется до конца февраля 2022 года.



Фото предоставлено пресс-службой ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»

КОСТРОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВОЗРОДИТЬ ПОРТ

На восстановление Костромского грузового речного порта инвестор направит более 500 млн руб.

Администрация Костромской области и Группа компаний «Питер Втормет» подписали корпоративное соглашение о развитии речного порта. В ближайшие четыре года инвестор планирует вложить в проект порядка 500 млн руб. Представители компании-инвестора заявили, что видят долгосрочную перспективу развития речного судоходства в регионе.

Грузовой речной порт в Костроме, который находился в федеральной собственности, не работает уже почти 20 лет. По поручению губернатора Сергея Ситникова решен вопрос с передачей порта на баланс области, а также принято решение о создании акционерного общества с долевым участием региона.

Отмечается, что восстановление и развитие порта обусловлено как постоянно увеличивающимися грузоперевозками, так и предстоящей реализацией масштабного федерального проекта по строительству обхода Костромы и второго моста. Инфраструктуру грузового речного порта планируется использовать для поставки большого количества нерудных материалов при строительстве дороги и моста. Отправлять и принимать грузы, благодаря работе порта, смогут предприятия дорожной, деревообрабатывающей, строительной и сельскохозяйственной отраслей, в том числе из соседних регионов.

Развитию порта будет способствовать его удобное транспортное расположение и логистическая инфраструктура. Доставку грузов из порта до получателей можно будет осуществлять, минуя областной центр, тем самым не увеличивая транспортную нагрузку на Кострому. Кроме того, имеется возможность продления дороги, ведущей от грузового порта до красносельской трассы в обход региональной столицы.

«Последнее время достаточно много внимания уделяется возрождению именно речного судоходства по Волге и очистке реки, в том числе со стороны администрации Костромской области. У нас есть опыт работы с различными портами, большими морскими и малыми речными. Мы представляем себе специфику и технологию, мы отразили все это в бизнес-плане с точ-

ки зрения того, какие механизмы, оборудование, персонал мы будем использовать в процессе производства. Соответственно, мы видим перспективы дальнейшего развития костромского порта, поэтому принято решение о привлечении инвестиций в проект», — прокомментировал советник генерального директора группы компаний «Питер Втормет» Алексей Саратов.

«Мы искренне считаем, что порт нужен. Это, прежде всего, обусловлено постоянно увеличивающимися грузоперевозками. Мы с вами знаем, что водный транспорт исторически был одним из самых дешевых видов транспорта, и нам хотелось, чтобы порт действительно работал и предоставлял дешевые и качественные услуги грузоотправителям и грузополучателям», — отметил заместитель губернатора Юрий Маков.



Фото пресс-службы правительства Костромской области



АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВОЗОБНОВЯТ СЕРИЙНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Первые два пассажирских судна ледового класса выйдут на маршруты в Архангельске и Онеге весной 2024 года.

Суда будут работать в период ледостава и весеннего ледохода на Северной Двине и реке Онега.

В Архангельске построят суда ледового класса для перевозки пассажиров. Судостроители приступят к работам уже с начала 2022 года. Ожидается, что первые два судна для Архангельска и Онеги поступят в эксплуатацию на муниципальные маршруты весной 2024 года после закрытия зимних пешеходных переправ.

Пассажирские суда с ледовым усилением смогут перевозить жителей Архангельска и Онеги в период осеннего ледостава и весеннего ледохода.

«Переходим к практической реализации договоренностей, которые были достигнуты во время рабочей поездки в наш регион министра промышленности и торговли РФ Дениса Валентиновича Мантурова, — отметил на своих страницах в соцсетях губернатор Архангельской области Александр Цыбульский. — В сентябре прошлого года мы говорили о необходимости обновления парка водных судов в Архангельской области. Сейчас все подготовительные процедуры пройдены, контракты на строительство четырех пассажирских судов ледового класса заключены. Важно, что построены они будут у нас в регионе — таким образом, серийное строительство гражданских судов возобновится в Архангельской области спустя несколько десятилетий».

Как пояснил глава региона, разработаны две модификации судна — пассажироместимостью 65 и 100 человек. Модель прошла проверку в мелкобитом, сплошном и тертом льду. Испытания показали, что класс ледового усиления и мощность двигателя подходят для работы в акватории морских портов Архангельск и Онега в периоды ледостава и ледохода.

«Судостроители приступят к работам уже в начале 2022 года. Рассчитываем, что перевозка пассажиров начнется весной 2024 года», — сообщил Александр Цыбульский.

Проект судна уникален, он разработан специалистами Северного филиала Российского речного регистра с учетом современных требований комфорта и безопасности, а также климатических особенностей региона и не имеет современных аналогов в России.

Новые суда заменят буксиры, не предназначенные для пассажирских перевозок, но не один десяток лет задействованные при транспортировке жителей островных территорий Архангельска и левобережья Онеги в периоды ледостава и паводка.

Для реализации проекта была создана рабочая группа с участием представителей регионального Министерства транспорта, ассоциации «Кластер судостроения и производства морской техники Архангельской области», надзорных органов, классификационных обществ, проектно-

конструкторских, судостроительных и транспортных предприятий.

Эксперты провели технико-экономическое обоснование, исследование водных маршрутов, определили технические параметры судна, подготовили эскизный проект.

Одним из прототипов будущего судна послужил буксир «Николай Баскаков», который успешно эксплуатируется на внутренних водных путях региона. Кроме того, облик судна напоминает символы водных пассажирских перевозок столицы Поморья — теплоходы «Балхаш» и «Коммунар».

Как сообщалось ранее, осенью 2020 года Архангельскую область посетил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров. На совещании с главой региона обсуждалась необходимость выделения средств на строительство четырех судов по программе льготного лизинга Минпромторга России. Работа над проектом началась в 2021 году.

Проект судна также прошел экспертизу в Центральном ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательском и проектно-конструкторском институте морского флота.



Рис. с сайта правительства Архангельской области

гит Петров» проекта Р161; ремонт движительно-рулевого комплекса, замена кабельной продукции, монтаж грузоподъемного и якорно-швартового устройств, отделочные работы в рулевой рубке на теплоходе «Путейский-127» проекта 61-03; наплавка быстроизнашивающихся деталей грунтового насоса, ремонт двигателя SKODA 6L275 PN на земснаряде «Аган» проекта 1-517-03; главного двигателя ЯМЗ-238 на теплоходе «Скворец» проекта 391.

В Томском филиале Учреждения утверждены работы по наплавке быстроизнашивающихся деталей грунтового насоса на земснаряде «Николай Асанов» проекта 1-517-03; отделке жилых помещений на теплоходе «Виталий Чигулин» проекта 81240; частичной замене днищевой обшивки корпуса на теплоходе «Кайра» проекта 391; ремонту главного двигателя ЯМЗ-238 на теплоходе «Иволга» проекта 391.

В Колпашевском районе планы таковы: ремонт движительно-рулевого комплекса, частичная замена днищевой обшивки корпуса, главного двигателя, замена системы отопления на теплоходе «Кулик» проекта 861А; ремонт главного двигателя, замена гидроцилиндров грузоподъемного устройства на теплоходе «Межень» проекта 391; частичная замена днищевой обшивки корпуса судна с набором на теплоходах «Путейский-6» и «Путейский-99» проекта 457.

Работы выполняются в соответствии с требованиями Правил Российского Речного Регистра.

ЯКУТИЯ

НА ВИЛЮЕ ГОТОВЯТСЯ
К КРИТИЧЕСКОМУ МЕЛКОВОДЬЮ

За навигацию 2021 года судами ПАО «ЛОРП» перевезен 1 миллион 459 тыс. тонн коммерческих грузов.

На совещании при главе Якутии Айсене Николаеве рассмотрели итоги деятельности ПАО «ЛОРП» в 2021 году. В целом, по оценке руководства республики, финансовые и производственные показатели предприятия оцениваются положительно.

Напомним, в этом году из-за позднего вскрытия ледового покрова на верхнем участке реки Лена навигация началась на две недели позже обычного срока. Перевозка грузов проходила не только в сложных гидрометеорологических условиях, связанных с ограничениями по осадке судов на отдельных участках рек Лена, Вилюй, Яна и Индигирка, но и отсутствием четкой организации предъявления груза к перевозке со стороны основных грузовладельцев. В текущую навигацию отгрузка каменного угля с шахты Джебарики-Хая осуществлялась не в полном объеме в связи с отсутствием накоплений. Для гарантированного завоза топливно-энергетических ресурсов в Янскую группу улусов впервые была изменена логистика доставки угля с Зырянского угольного разреза.

Трудности в ходе навигации также возникли в связи с перебоями в работе Зеленомысского порта. Кроме того, коррективы в график перевозок внесли ограничения видимости из-за лесных пожаров, сложившаяся негативная эпидемиологическая обстановка. Как сказал в своем докладе генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов, несмотря на сложности и ограничения, паромом исполнены все договорные обязательства. В навигацию 2021 года паромом перевезен 1 миллион 459 тыс. тонн коммерческих грузов. План по объему перевозок выполнен на 100%.

Руководством крупнейшего транспортного предприятия были озвучены и проблемные вопросы: «Резкий рост цен на основные статьи расходов существенно отразился на финансовых показателях. Так, за год цены на металл возросли в два раза, на ГСМ — 14%, пи-

ломатералы — 30%, энергоносители — 20%. Но тарифы на перевозку грузов остаются на уровне 2018 года», — сказал Сергей Ларионов.

По итогам совещания Айсен Николаев выразил благодарность коллективу ПАО «ЛОРП» за успешное завершение навигации. Глава региона поручил ПАО «ЛОРП» обратить особое внимание на перевозку грузов по р. Вилюй, где в следующем году прогнозируется критическое мелководье. Правительству совместно с паромом указано принять меры по замещению объемов перевозимого каменного угля. «Мы сейчас активно газифицируем населенные пункты, основная масса населения будет переходить на газовое отопление, соответственно, объемы каменного угля, предъявляемые к перевозкам, будут тотально сокращаться из года в год. Прошу правительство и ЛОРП совместно разработать стратегию развития предприятия в условиях снижения объемов перевозок каменного угля и полную газификацию региона в ближайшие годы. Кабинету министров необходимо оказывать содействие в оперативном решении организационных вопросов предприятия», — сказал Айсен Николаев.

Стоит отметить, что паромом уже предпринимается ряд мер для увеличения объемов перевозимых грузов. ЛОРП имеет большой практический опыт, а также является единственным судоходным предприятием, имеющим технические возможности для перевозки крупногабаритных и многотоннажных грузов для строительства масштабных объектов в регионе. В настоящее время ведется договорная кампания с представителями крупных предприятий. К примеру, с 2022 года паромом начнет перевозку грузов для строительства атомной станции малой мощности до речного порта Усть-Куйга. По плану строительство атомной станции завершится в 2028 году. К тому времени ПАО «ЛОРП» должно доставить около 600 тысяч тонн генеральных грузов.



Фото с сайта ПАО «ЛОРП»

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

СУДОРЕМОНТ В РАЗГАРЕ

Администрации Обского бассейна предстоит отремонтировать 84 единицы технического флота.

В Обском бассейне внутренних водных путей в разгаре сезон судоремонта. По окончании навигации судоремонт планировалось провести на 82 единицах технического флота ФБУ «Администрация Обского БВП». Однако после выполнения дефектации узлов и механизмов и оперативной корректировки плана ремонта в этот перечень добавлены еще два обстановочных теплохода. Таким образом, из 110 судов рабочего ядра 2021 года 84 единицы технического флота, ответственные за обслуживание судоходной обстановки и поддержание заданных габаритов водных путей в границах Алтайского края, Новосибирской и Томской областей, поставлены на плановый судоремонт 2021–2022 годов.

По филиалам распределение подлежащих ремонту судов составляет: 30 единиц в Барнаульском филиале,

20 — Новосибирском, 15 — Томском и 19 — Колпашевском.

Так, в Барнаульском филиале проводятся и запланированы работы по замене наружной обшивки корпуса на теплоходе «СС-1» проекта 246-03; отделке жилых и бытовых помещений на теплоходах «Перевал», «Русло» проекта 911В, плавучем кране «ГК-8» проекта Р-99, теплоходе «Путейский-11» проекта 457; ремонту системы отопления на теплоходе «Путейский-89» проекта Т-101Б; черпаковой цепи на земснаряде «Обский-103» проекта 23-75; всасывающего грунтопровода на земснаряде «Обский-720» проекта 23-110; движительно-рулевого комплекса на теплоходах «Водопад» и «Глухарь» проекта 391.

В Новосибирском районе идет монтаж системы отопления, восстановительные работы для подготовки к эксплуатации земснаряда «Геор-



Фото с сайта Росморречфлота

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

КОГДА ВАЖЕН КАЖДЫЙ САНТИМЕТР



Фото предоставлено Азовским бассейновым филиалом ФГУП «Росморпорт»

Корреспондент «Водного транспорта» поговорила с директором Азовского бассейнового филиала Андреем Вахрушевым о дноуглубительных работах, завершившихся в 2021 году, развитии АДМК и планах на новый год.

— Андрей Алексеевич, в декабре ваш филиал закончил дноуглубительные работы. Расскажите, какой объем был выполнен в 2021 году? И как эти цифры соотносятся с показателями 2020 года?

— Итоговый достигнутый объем дноуглубительных работ на объектах Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» в 2021 году составил 635 тыс. м³. Это меньше, чем в прошлом году. Однако объясняется такое снижение объективными факторами: заносимость каналов неравномерна год от года, погодные условия отличались, дноуглубительная техника требует все больше и больше внимания. Тем не менее навигационные, паспортные, габариты нами полностью обеспечены, и вопросов от судовладельцев по проходным осадкам не поступало.

В 2021 году дноуглубительные работы шли на участках Таганрогского подходного канала (ТПК), акватории морского порта Таганрог и в морской части Азово-Донского морского канала. Задействован был как собственный технический флот Росморпорта — это многочерпаковые земкараваны «Кубань-2» и «Днестр», так и

В 2021 году Азовский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» впервые за время существования морского порта Азов увеличил навигационную глубину на Азово-Донском морском канале (АДМК) до отметки в 4,1 м. Это стало знаковым событием для всего филиала. Ожидается, что увеличение глубины сможет повысить привлекательность портов Азов и Ростов-на-Дону.

сторонний — земкараван «Камский-601» и шаланда «Камская».

— На Азово-Донском морском канале (АДМК) впервые была обеспечена навигационная глубина 4,1 м. Насколько для вашего предприятия было важно выполнить эту задачу? Какое значение имеет для судоходства, на ваш взгляд, достижение этой глубины?

— Действительно, в 2021 году в результате дноуглубительных работ навигационная глубина на Азово-Донском морском канале была увеличена на 0,1 м и достигла 4,1 м. Это позволило изменить допустимую проходную осадку судов в морской части канала с 3,7 м до 3,8 м при нуле. Дноуглубительные работы на канале проводились в период с июля по ноябрь 2021 года с помощью двух многочерпаковых земкараванов «Кубань-2» и «Днестр».

Стоит отметить, что навигационная глубина в 4,1 м достигнута впервые с момента строительства канала в 1927 году. Улучшение навигационных условий, по нашему мнению, должно привести к повышению конкурентоспособности и уровня безопасности мореплавания морских портов Азов и Ростов-на-Дону и к увеличению их грузооборота.

— Какие дальнейшие планы по АДМК: вы будете поддерживать достигнутую глубину или судовладельцы могут рассчиты-

вать на еще большее увеличение проходных осадок?

— На данный момент мы планируем ежегодно поддерживать паспортные параметры канала, в том числе навигационную глубину на уровне 4,1 метра. Обсуждение вопроса о целесообразности дальнейшего увеличения глубин на канале мы считаем преждевременным и полагаем, что его уместно поднимать в комплексе мероприятий, которые затрагивают не только интересы судовладельцев, но и всего транспортного комплекса и экологию региона.

— Известно, что АДМК довольно сложен для судоходства. А для дноуглубления? Есть ли какие-то особенности работы на этом объекте?

— Из-за высокой интенсивности судопотоков, твердого стока реки Дон, особенностей гидрологического режима в Таганрогском заливе и других факторов наносные грунты оседают преимущественно на бровках канала — происходит так называемое уполаживание откосов канала. Поэтому ремонтные дноуглубительные работы проводятся не по всей ширине прорези канала, а путем «подчищения» бровок с созданием запаса на заносимость.

Основная особенность проведения дноуглубительных работ на АДМК — довольно продолжительный суточный период пропуска судов в среднем около 10–11 часов, на время которого работы

приостанавливаются. В этой связи суточная производительность земснарядов ниже, чем при работах, например, на Таганрогском подходном канале.

— В прошлый раз вы рассказывали нашему изданию, что в 2021 году будет проведен конкурс на разработку проектной документации выполнения ремонтных дноуглубительных работ на судоходном участке реки Дон от 3121 км до 3169 км. Состоялся ли конкурс?

— Да, конкурс по выбору исполнителя работ состоялся. 20 сентября 2021 года заключен договор с ООО «ПИ «Петрохимтехнология» на разработку проектной документации «Экологическое обоснование хозяйственной деятельности по поддержанию глубин на судоходных участках реки Дон от п. Азов (3169 км) до 3147 км и от 3142,4 до пос. Аксай (3121 км) на период 2023–2033 гг.». Окончание работ и получение всех необходимых документов планируем в марте 2023 года.

Напомню, это будет проектная документация на выполнение ремонтных дноуглубительных работ на судоходном участке реки Дон от 3121 км до 3169 км, который проходит по двум морским портам — Ростов-на-Дону и Азов.

На основании этого документа мы будем обеспечивать навигационные габариты на этих участках вплоть до 2033 года. Навигационная глубина составит 4 метра при проектном значении портов. Это будет исторически значимым событием и очередным этапом развития транспортной инфраструктуры морских портов Азов

и Ростов-на-Дону, повышением их конкурентоспособности и уровня безопасности мореплавания.

— Как решается вопрос с запретом на складирование разрабатываемого грунта в прибрежных зонах реки при выполнении работ на судоходном участке реки Дон? Есть ли какие-то подвижки?

— К сожалению, снять запрет Росрыболовства на использование прибрежных зон реки Дон для размещения разрабатываемых грунтов нам не удалось. В этих условиях остается только один вариант размещения изымаемых грунтов — на новые подводные отвалы в акватории Таганрогского залива.

Таким образом, мы по-прежнему должны весь разработанный грунт в реке Дон везти на отвалы, находящиеся на расстоянии от 49 до 120 км от места проведения дноуглубительных работ. Это снижает производительность дноуглубительного флота, что ведет к удорожанию ремонтных дноуглубительных работ в акваториях морских портов Азов и Ростов-на-Дону.

— Какие планы у бассейнового филиала на 2022 год касательно дноуглубления?

— В 2022 году планируется проведение ремонтных дноуглубительных работ на Таганрогском подходном канале, акватории порта Таганрог, АДМК и на перекате Донецкий реки Дон. Предварительный планируемый объем — 694 тыс. м³ грунта. Плановый объем будет уточнен по результатам весенних контрольных замеров глубин.

Азово-Донской морской канал — канал, обеспечивающий проход судов в порты дельты Дона — Азов и Ростов-на-Дону. Общая протяженность канала — 39,3 км, из них 14 км — речная часть и 25,3 км — морская. Навигационная ширина канала — 70 метров, навигационная глубина — 4 метра. Канал был сооружен вместо ранее функционировавшего канала «Донские Гирла». Строительство Азово-Донского морского канала осуществлялось в 20-е годы XX века.

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПЛЫВЕТ ПАРОМ, ПОЕТ ВОДА...

В Астраханской области приобрели три новых парома для перевозки пассажиров и автотранспорта.

Они будут эксплуатироваться на переправах, находящихся на региональных дорогах.

ГКУ АО «Астраханьавтодор» в декабре 2021 года приобрело для обеспечения устойчивой транспортной связи астраханских сел с областным центром три новых несамоходных парома класса «+P1,2 — лед20» для перевозки пассажиров и автотранспорта.

Грузоподъемность паромов — 80 тонн. Они будут эксплуатироваться на переправах, находящихся на региональных дорогах. Первое плавсредство дислоцировано на переправе «Марфино» Володарского района. Еще два парома направят в Камызякский район на переправу «ВКСРЗ».

Также в декабре ГКУ АО «Астраханьавтодор» завершило капитальный ремонт еще пяти паромов. На них произвели замену подводной

части, палубы, леерных ограждений, аппарелей. Полностью заменены спасательные системы и противопожарный инвентарь.

На период зимней навигации все переправы ведомства укомплектованы резервными буксирными судами.



Фото с сайта ГКУ АО «Астраханьавтодор»

5

КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

16-17 ФЕВРАЛЯ 2022 Москва, Торгово-промышленная палата РФ

Организатор:

Генеральный спонсор:

Золотой спонсор:

Генеральный партнер:

Партнер:

При поддержке:

НА КОНГРЕССЕ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ГЛАВНЫЕ ПЛОЩАДКИ ОТРАСЛИ:

- IX Международный форум дноуглубительных компаний
- V Техническая конференция «Современные решения для гидротехнических работ»
- Выставка компаний-участников конгресса

ОРГАНИЗАТОР:

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

Э-мэйл: snitko@portnews.ru
mn@portnews.ru

ЗАРЕГИСТРИРУЙТЕСЬ:

ЮБИЛЕЙ

ПОВЫШАТЬ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ, НАРАЩИВАТЬ ГРУЗОПОТОК

Администрации Азово-Донского бассейна внутренних водных путей исполнилось 25 лет.

Торжественные мероприятия в связи с 25-летием со дня основания Федерального бюджетного учреждения «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» состоялись в Ростове-на-Дону.

В праздновании приняли участие заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов, заместитель губернатора — министр транспорта Ростовской области Владимир Окунев, председатель ЦК профсоюза работников водного транспорта Олег Яковенко, руководитель ФГБУ «АМП Азовского моря» Сергей Сафоничев, директор Азовского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Вахрушев, капитан морского порта Ростов-на-Дону Даниил Бусленко, капитан морского порта Азов Владимир Брагин, начальник Южного УГМРН Владимир Рудяк, директор Доно-Кубанского филиала РРП Олег Назаркин, главный врач РКБ ФГБУЗ «ЮОМЦ ФМБА России» Сергей Плескачев, председатель Совета Ассоциации «Водный транспорт Дона» Александр Огарев, ветераны и почетные работники речного транспорта Азово-Донского бассейна.

Коллектив учреждения вносит значимый вклад в практическую реализацию задач по развитию внутреннего водного транспорта России, являющегося одним из приоритетов обновленной Транспортной стратегии до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

В ЛИДЕРАХ ОТРАСЛИ

С момента создания в 1996 году федеральное бюджетное учреждение «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» (свое сегодняшнее название учреждение носит с марта 2013 года) занимает лидирующие позиции в отрасли. Так, по итогам 2015 и 2019 годов решением Росморречфлота ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» было награждено вымпелом «Лидер отрасли» в номинации «Лучшая Администрация бассейна внутренних водных путей России».

С даты образования коллективом Учреждения предпринят ряд мер для стимулирования интенсивного развития судоходства в Азово-Донском бассейне, в том числе международного и транзитного. На магистральных внутренних водных путях бассейна восстановлены и поддержива-

ются проектные габариты судовых ходов с гарантированными глубинами от границ с Цимлянским водохранилищем до п. Аксай (3121,0 км) — 3,4 м. Создана соответствующая навигационная обстановка, отлажено и постоянно совершенствуется диспетчерское регулирование движения флота, обеспечиваются лоцманские проводки судов, организуется проведение работ по мобилизационной подготовке, гражданской обороне, предупреждению и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций на водном транспорте.

Комплекс проведенных мероприятий создает условия и способствует увеличению грузоперевозок в бассейне, загрузке перерабатывающих мощностей Усть-Донецкого, Ростовского и Азовского портов.



Рис. с сайта Росморречфлота

За последние 5 лет через Азово-Донской бассейн проследовало чуть менее 50 млн тонн грузов, пропущено 30 тыс. 392 единицы флота. При этом не было ни одного транспортного происшествия по вине ненадлежащего содержания внутренних водных путей и навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов. Общая аварийность в бассейне неуклонно снижается. Значительный вклад в снижение количества транспортных происшествий внесла инспекция государственного портового контроля Администрации. Высокая эффективность работы инспекции ГПК достигнута благодаря отличной подготовке инспекторского состава, транспортному и техническому обеспечению инспекции государственного портового контроля.

ГИДРОУЗЛАМ —

УНИКАЛЬНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

В период 2016–2021 гг. проведена большая работа по улучшению технического состояния судоходных гидротехнических сооружений, что обеспечило безопасную



Фото с сайта Росморречфлота

и безаварийную работу гидротехнических сооружений в данный период без понижения уровня безопасности. На гидроузлах № 2, 3, 4, 5, 6 Северско-Донецкой шлюзованной системы были про-

изведены работы согласно проекту «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Азово-Донского бассейна. II этап». В рамках этого проекта при реконструкции судоходных плотин гидроузлов № 2, 3 СДШС на р. Северский Донец была применена уникальная технология — устройство шпунтовых ограждений вдоль флютбетов судоходных плотин с перекрытием половины русла реки специальными затворами-перемычками с последующим осуществлением строительного котлована. Выполненные работы позволили значительно повысить уровень безопасности судоходных гидротехнических сооружений.

С 2016 года ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» не имеет СГТС с опасным или неудовлетворительным уровнем безопасности.

ФЛОТ И ФЕРМЫ ПУАРЕ

Коллектив учреждения значительное внимание уделяет вопросам повышения уровня технической эксплуатации специализированной и дноуглубительной техники, качества судоремонта и судостроения на собственной производственной базе.

Сейчас ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» имеет на балансе 49 судов, из них 15 единиц дноуглубительного фло-

та, 14 единиц самоходного флота, 11 единиц несамоходного флота и 9 единиц флота на обстановке пути.

В состав ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» входит структурное подразделение — ремонтно-механические мастерские в городе Константиновске.

За время существования на базе ремонтно-механических мастерских было освоено 7 проектов судов и построено около 50 единиц флота; изготавливались и продолжают изготавливаться фермы Пуаре и другие металлоконструкции для Северско-Донецкой шлюзованной системы.

ОТ БЕЗОПАСНОСТИ СООРУЖЕНИЙ ДО БЕЗОПАСНОГО СУДОХОДСТВА

Особое внимание в своей деятельности Администрация уделяет мероприятиям охранного и антитеррористического характера на ГТС бассейна. На всех десяти гидроузлах организована круглосуточная вооруженная охрана силами Северо-Кавказского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» с целью защиты объектов от противоправных посягательств, в том числе от актов незаконного вмешательства. Кочетовский и Ве-

селовский гидроузлы как наиболее стратегически важные оснащены инженерными техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

В целях обеспечения безопасности судоходства в границах ответственности Администрации осуществляется мониторинг флота с помощью технических средств автоматической идентификационной системы. Данные от системы мониторинга флота поступают в региональную информационную систему наблюдения за судоходством Юга и комплексную интегрированную информационную систему Росморречфлота «МоРе».

МАЛ, ДА УДАЛ

С каждым годом интенсивность и напряженность судоходства в бассейне увеличивается, водный путь Нижнего Дона работает на максимуме своих возможностей. В дальнейшем развитию судоходства в Азово-Донском бассейне будет способствовать устранение участков, лимитирующих пропускную способность внутренних водных путей, обеспечение безопасных условий судоходства и максимальное использование провозной способности транспортного флота.

В целях сохранения сквозного транзитного судоходства в бассейне, повышения конкурентоспособности грузовых перевозок водным транспортом, роста грузопотоков и перевозок пассажиров, развития отечественного судостроения и портовой инфраструктуры юга России, а также решения проблемы сохранения водных ресурсов Цимлянского водохранилища и водоснабжения прибрежных районов Нижнего Дона Администрацией Азово-Донского бассейна осуществляется строительство Багаевского гидроузла.

Маньчская шлюзованная система состоит из трех различных по компоновке гидроузлов, предназначенных для пропуска судов, обеспечивающих промышленное и питьевое водоснабжение, орошаемое земледелие, рыбное хозяйство. Сооружения гидроузлов Маньчского водного пути являются единственным источником очистки и аэрации воды на реке Маньч.

По общей протяженности водных путей, закрепленных за ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» — 691,3 км, — Учреждение в разы, а то и на порядок уступает многим другим, в особенности сибирским бассейнам с их масштабами. Однако по грузонапряженности это один из ключевых, интенсивно работающих участков главной водно-транспортной системы страны — Единой глубоководной системы Европейской части России. Так, в год водные пути Учреждения регистрируют до 10–11 тыс судоходов, а рекордный объем перевозок грузов достигает почти 15 млн тонн.

ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» эксплуатирует 10 гидроузлов, образующих две шлюзованные системы: Северско-Донецкую и Маньчскую. Северско-Донецкая шлюзованная система состоит из шести однотипных гидроузлов на реке Северский Донец и Кочетовского гидроузла на реке Дон.

ГУМРФ

НОВОМУ ГОДУ — НОВЫЕ ПРОЕКТЫ

В Макаровке подвели итоги Года науки и технологий.

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова подводят итоги завершившегося Года науки и технологий по основным трендам развития научной деятельности вуза. В их числе — повышение востребованности научных исследований со стороны бизнеса, формирование новых научных направлений по приоритетным направлениям научно-технологического развития, кратное увеличение публикационной активности профессорско-преподавательского состава, проработка проектов создания современной научно-лабораторной базы, широкое привлечение талантливой молодежи в научную сферу.

В рамках государственного контракта с Росморречфлотом выполнен первый этап научно-исследовательской работы, направленной на обеспечение организации круглогодичной навигации на внутренних водных путях в направлении Каспий — Азов. Это важная стратегическая инициатива, целью которой является создание условий для роста грузопотоков по водным путям за счет повышения конкурентоспособности водного маршрута, усиление стратегических позиций России в данном регионе. Учеными университета обоснован комплекс технических и технологических предложений, которые в целом были одобрены на совместном совещании в ФБУ «Администрация «Волго-Дон» с участием руководителей ФБУ «Администрация Волжского бассейна», ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация».

Петербург» по определению условий безопасности движения судов на акватории Невы в районе нового проектируемого мостового перехода. Результаты НИР важны для строительства новой широкополосной скоростной магистрали для Санкт-Петербурга.

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

В конце прошедшего года заключено соглашение с Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы на получение гранта для проведения исследования в целях организации регулярных круглогодичных пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в городе Москве. Это, несомненно, пионерный проект не только в России, но и в международной практике. Цель его — преодолеть главный сдерживающий фактор развития регулярных речных пассажирских перевозок — ограниченность навигации. Как результат — рост конкурентоспособности речного маршрута при снижении в разы времени поездки, при этом улучшается экология города, создается современная комфортная инфраструктура и обеспечивается эффективная логистика. Участие в таком проекте является очень важным и ответственным для Макаровки.

научных исследований участников конференции будут опубликованы в сборнике трудов и проиндексированы в международной базе данных Scopus.

Этот год был успешным и для обучающихся университета, занимающихся научной деятельностью, в течение года они принимали активное участие в научно-практических конференциях, олимпиадах и конкурсах научных работ различного уровня.

Для выпускников ГУМРФ важной проверкой компетенций и уровня конкурентоспособности на рынке труда является ежегодный конкурс Российского морского регистра судоходства на лучшую выпускную квалификационную работу. Его победителем в 2021 году стала магистр нашего вуза Екатерина Кудрявцева с работой «Прогнозирование кавитационной износостойкости судостроительных материалов методом профилометрии».

В рамках 16-й Международной выставки и конференции «Нева-2021» прошло специальное мероприятие «Инновации молодых кораблестроителей», на котором выступила с докладом аспирант Ирина Онищенко, представившая результаты своей научно-исследовательской работы. Она была удостоена звания лауреата конкурса «Молодой кораблестроитель-инженер года-2020».

В завершение года в рамках «Транспортной недели-2021» состоялось награждение победителей конкурса Министерства транспорта Российской Федерации «Молодые ученые транспортной отрасли» и «Лучший студенческий реферат». Среди победителей и призеров — представители нашего университета: Екатерина Андреева — 1-е место (за работу «Многокритериальный подход выбора маршрута в акватории Северного морского пути»), Артем Буцанец — 2-е место (за работу «Система дистанционного управления беспилотным техническим флотом»), Кристина Исаулова — 3-е место (за работу «Исследование маршрутов движения крупнотоннажных судов в акватории Северного морского пути»).

В новом году в ГУМРФ рассчитывают на успешное завершение текущих научно-исследовательских проектов и реализацию новых.



Фото предоставлены пресс-службой вуза



По заказу ФГУП «Росморпорт» был выполнен цикл научно-исследовательских работ по моделированию безопасного плавания судов с осадкой 4,5 м по Волго-Каспийскому морскому судоходному каналу, разработке методики определения норм расхода топлива и моторных масел для энергетических установок, используемых на флоте и других производственных объектах ФГУП «Росморпорт» с учетом сезонности, многолетних наблюдений ледовых условий.

В 2021 году продолжались исследования по заказу АО «Институт Гипростроймост — Санкт-

Впервые в рамках Года науки и технологий университетом была проведена международная конференция «Арктика. Морская транспортировка грузов: проблемы и решения-2021» (International Conference «Arctic: Marine Transportation Challenges-2021»). В числе стран-участников конференции, помимо России, также Норвегия, Финляндия, США, Швеция, Япония, Китай. Среди гостей конференции в онлайн-формате присутствовали руководители Всемирного морского университета и Международной ассоциации морских университетов. Результаты

ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

ПООЦРЯТЬ МАСТЕРСТВО И КОМАНДНУЮ РАБОТУ

В Волжском пароходстве наградили лучшие экипажи.

По итогам работы в 2021 году 43 экипажа АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» были удостоены звания «Лучший судовой экипаж». Победителями корпоративного конкурса стали экипажи речных и морских сухогрузных теплоходов, танкерного, буксирного и вспомогательного флота компании.

Проведение профессионального конкурса на звание «Лучший судовой экипаж» является многолетней традицией Волжского пароходства. Лучшие экипажи на речных судах определяются по результатам навигации, на морских — по завершении календарного года.

Чтобы определить обладателей почетного звания, в судоходной компании ежегодно создается рабочая комиссия из представителей основных подразделений и профсоюзной организации пароходства. Эксперты анализируют работу судовых команд и в соответствии с утвержденными в компании критериями оценивают такие показатели, как безаварийность, соблюдение норм охраны труда, безопасности плавания и пожарной, техническое содержание судна, отсутствие замечаний со стороны фрахтователей и надзорных органов, своевременное и качественное выполнение производственных задач. Решением конкурсной комиссии определяются лидеры, которым присваивается звание «Лучший судовой экипаж», и компания выплачивает денежное вознаграждение каждо-

му члену экипажа, который стал победителем.

«В пароходстве трудится немало экипажей, качественная командная работа которых заслуживает высокой оценки, — считает директор по эксплуатации флота Волжского пароходства Андрей Рыбакин. — И каждый раз, подводя итоги конкурса, мы видим, что экипажи наших судов не стоят на месте, а развиваются и улучшают свои результаты. Это стремление совершенствовать профессиональное мастерство необходимо поддерживать и поощрять, поэтому награждение лучших — правильная практика, которая, с одной стороны, позволяет работодателю поблагодарить сотрудников, с другой стороны, является хорошим стимулом для дальнейшей производительной работы».

Отметим, по итогам работы в 2021 году Волжское пароходство перевезло порядка 17 млн тонн грузов, из них 8,2 млн тонн в течение навигации по внутренним водным путям.

В операционном управлении пароходства находится порядка 250 грузовых судов суммарным дедвейтом более 1,4 млн тонн. Ежегодный объем перевезенных грузов — более 14 млн тонн.

Перечень оказываемых услуг включает перевозки навалочных, генеральных, наливных и проектных грузов на внутренних водных путях России, в сообщении река — море и международных морских направлениях.