



ВОДНЫЙ

№3 15
МАРТА
2022

Выходит один раз в месяц

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

ТРАНСПОРТ

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

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



НА ПАРОМЕ «МАРШАЛ РОКОССОВСКИЙ» ПОДНЯТ РОССИЙСКИЙ ФЛАГ

СТР. 2



ИНФРАСТРУКТУРЕ — ЗЕЛЕННЫЙ СВЕТ

СТР. 4



НИС «ПЕТР КОТЦОВ» МОДЕРНИЗИРУЮТ

СТР. 5



В МОНАСТЫРИ НА ВАЛААМ И КОНЕВЕЦ

СТР. 6



КАНАЛ ЖДЕТ МАСШТАБНУЮ РЕКОНСТРУКЦИЮ

СТР. 7



ПЛОХ ТОТ МОРЯК, ЧТО НЕ МЕЧТАЕТ О «СОВКОМФЛОТЕ»

СТР. 11



Фото АДП

СУДОХОДСТВО КРУГЛЫЙ ГОД

Российские реки скоро станут доступны для судоходства не только летом, но и зимой. Проект круглогодичной навигации по «южной подковке» (маршрут Астрахань — Ростов-на-Дону) готовят к запуску в 2030 году. Объем инвестиций оценивается почти в 90 млрд руб. В результате пропускная способность водного пути на маршруте может вырасти на 20% (до 20 млн тонн грузов в год), а также увеличится количество проходов судов по участку более чем на 100 ед. в год.

Правительство Российской Федерации в последние годы большое внимание уделяет развитию внутренних водных путей (ВВП), и это получило свое продолжение в актуализированной Транспортной стратегии. В частности, в Стратегии отмечена необходимость ликвидации порядка 13 тысяч километров «узких мест» на ВВП, затрудняющих судоходство.

В Азово-Донском бассейне для реализации целей Транспортной стратегии ведется строительство Багаевского гидроузла. В октябре 2021 года был заключен контракт на реализацию второго (основного) этапа данного проекта, и подрядчик уже приступил к выполнению строительно-монтажных работ. К 2025 году новый шлюз на нижнем участке Дона должен быть введен в эксплуатацию, что позволит поднять гарантированные глубины судового хода с 340 см до 400 см. Это значительно повысит пропускную способность бассейна.

Вторым ключевым мероприятием в рамках Транспортной стратегии является задача по обеспечению круглогодичной навигации на участке ВВП от Каспийского до Азовского моря.

Протяженность этого пути составляет 1043 км. На нем можно

выделить несколько объектов: участок Нижней Волги от Астрахани до Волгограда (498 км), Волго-Донской судоходный канал и Цимлянское водохранилище (300 км), а также участок Нижнего Дона (243 км). На этом пути гарантированные глубины сейчас варьируются от 340 см на Дону до 380 см на Волге. Период навигации составляет 241 сутки — с 1 апреля по 27 ноября. На текущий момент на этом пути эксплуатируется 18 судоходных гидротехнических сооружений (СГТС). В ближайшее время к этим объектам добавятся и Багаевский гидроузел.

Новым проектом предполагается организация между Каспием и Азовом круглогодичной навигации (11 месяцев в году с учетом текущих и капитальных ремонтов, а также реконструкций).

Для обеспечения круглогодичной навигации необходимо выполнить 4 основных мероприятия. Во-первых, требуется обеспечение круглогодичных навигационных пропусков воды для гарантированных габаритов пути. Во-вторых, нужно обеспечить безаварийную работу всех СГТС. Третье — обеспечение круглогодичных условий для безопасного судоходства. То есть потребуются ледовые проволки судов. И последнее — нужно

выполнять текущий и капитальный ремонт СГТС.

«Ключевым моментом для обеспечения круглогодичной навигации является строительство Багаевского гидроузла. Это позволит сохранить в течение года водные ресурсы Цимлянского водохранилища в объеме порядка 3,3 куб. км. И сохранить навигационный попуск в межнавигационный период», — отметил в ходе V Международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» заместитель руководителя ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Андрей Евгеньевич Лаврищев.

По его словам, также требуется провести реконструкцию плотин Кочетовского и Николаевского гидроузлов, чтобы обеспечить ледовые нагрузки на гидротехнические сооружения.

Для работы 18 судоходных гидротехнических сооружений в ледовых условиях необходимо их комплексное перевооружение, реконструкция в части антигололедных мероприятий и устройств на всех металлоконструкциях, системах управления и контрольно-измерительной аппаратуры, а также исключение образования льда на подходных каналах и в камерах шлюзов.

В настоящее время рассматриваются варианты организации работы средств навигационного обеспечения в зимний период. Кроме того, обсуждается потребность дополнительного технического и экологического флота с ледовым классом, чтобы обеспечивать круглогодичное судоходство.

Для комплексного подхода и решения поставленных задач по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта Университетом имени адмирала Макарова проводится соответствующая научно-исследовательская работа. Ее завершение ожидают к концу марта 2022 года, тогда будут предложены конкретные технические решения для организации круглогодичного судоходства между Каспийским и Азовским морями.

Круглогодичная навигация на данном участке ВВП России позволит увеличить объем перевозки грузов и пассажиров. Кроме того, это придаст импульс к строительству нового транспортного флота, повысит уровень транзитного потенциала российских водных путей на более широком участке — от Черного моря до Каспийского. Ликвидация фактора сезонности работы ВВП позволит повысить конкурентоспособность водного транспорта по отношению к другим видам транспорта.

«СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС»

В ПЕРВЫЙ РЕЙС — В СЕНТЯБРЕ

Ледостойкая платформа «Северный полюс» готовится к сдаче Росгидромету.

Адмиралтейские верфи, на которых в завершающей стадии находится достройка судна, планируют подписать акт приема-передачи Росгидромету ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс» 20 июля.

«Ходовые испытания платформы продолжатся до мая 2022 года, ревизия механизмов судна — до июля 2022 года. Подписание акта приема-передачи с Росгидрометом запланировано на 20 июля», — сообщается в письме ОСК Департаменту просвещения, высшего образования и науки Правительству РФ. Ранее сообщалось, что первая экспедиция судна начнется осенью 2022 года.

Таким образом, первый научный рейс платформы «Северный полюс» может быть совмещен с ледовыми испытаниями судна.

В пресс-службе Адмиралтейских верфей подтвердили планы по сдаче ЛСП в июле 2022 года,

судостроители ответственны за этап заводских ходовых испытаний, уточнили там.

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.



Фото: Адмиралтейские верфи

Основные тактико-технические характеристики ЛСП: длина — 83,1 м; ширина — 22,5 м; водоизмещение — около 10390 тонн; мощность ЭУ — 4200 кВт; скорость — не менее 10 узлов; прочность корпуса — Arc8; автономность по запасам топлива — около 2 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: KM(*) Arc5[1] AUT1-C HELIDECK-F Special purpose ship.

«СЕВМОРПУТЬ»

НА ЛЕДОВЫЙ ПРИПАЙ ЕНИСЕЯ

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» Росатомфлота доставит 6 тыс. тонн генгруза в акваторию Енисея.

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» ФГУП «Атомфлот» 4 марта года в порту Мурманск встал под погрузку строительных материалов для последующей их доставки в акваторию реки Енисей. Как сообщила пресс-служба предприятия, всего на борт планируется взять около 6 тыс. тонн генерального груза.

Погрузочные работы займут 7–9 дней. После их завершения атомный контейнеровоз «Севморпуть» возьмет курс на полуостров Таймыр. В Енисейском заливе и акватории реки Енисей его возьмет под проводку атомный ледокол «Сибирь». Переход из порта Мурманск к точке выгрузки продлится до девяти дней.

«Выгрузка строительных материалов будет проводиться на необорудованный берег, — отметил первый заместитель генерального директора — директор по судоходству ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. — При содействии атомохода «Сибирь» контейнеровоз «Севморпуть» встанет к ранее подготовленному ледовому причалу в припае реки Енисей. Экипаж обеспечит выгрузку при помощи судовых кранов. Наши судоводители имеют успешный опыт постановки судна к ледовому причалу в припае и отлично знают особенности проведения данных работ».

Планируется, что атомный контейнеровоз «Севморпуть» выполнит до трех таких рейсов.



НА ПАРОМЕ «МАРШАЛ РОКОССОВСКИЙ» ПОДНЯТ РОССИЙСКИЙ ФЛАГ

Паром будет работать на линии Усть-Луга — Балтийск.

Подъем флага Российской Федерации на автомобильно-железнодорожном пароме «Маршал Рокоссовский», способном работать на сжиженном природном газе (СПГ), состоялся 4 марта 2022 года в морском порту Усть-Луга. В торжественной церемонии принял участие президент РФ Владимир Путин в режиме видеоконференции. «...уже сегодня это современное судно пойдет в Калининградскую область, повезет товары повседневного спроса для жителей, продукцию для строительной и других важнейших отраслей экономики региона. Всего же объем грузоперевозок на линии Усть-Луга — Балтийск вырастет более чем в полтора раза, до двух миллионов тонн ежегодно. Причем новый паром сможет выходить в море и в сложных погодных условиях, а зимой без сопровождения ледокола», — подчеркнул глава государства.

Владимир Путин поблагодарил всех, кто принимал участие «в столь важном для нас, для нашей страны» транспортном проекте.

Новый паром проекта CNF19M станет третьим судном на паромной переправе между Ленинградской и Калининградской областями.

Сейчас на линии работают достаточно возрастные паромы проекта CNF05 «Балтийск» и «Амбал». Переход из Усть-Луги в Балтийск занимает 36 часов.

Работа новых паромов на линии Усть-Луга — Балтийск снимет риски транзита грузов через территорию сопредельных государств. Об этом в ходе выступления заявил губернатор Калининградской области Антон Алиханов. «Работа нового парома поможет снять риски отсутствия альтернативных маршрутов доставки социально значимых и специальных грузов по транзитным маршрутам, которые проходят через территорию стран Прибалтики», — сказал губернатор.

Россия продолжит укреплять транспортно-логистическую инфраструктуру — строятся паромы для Сахалина и Курильских островов. «Мы обязательно продолжим наше развитие, будем укреплять транспортную и логистическую инфраструктуру на всем пространстве страны и, конечно, на Балтике, на наших арктических территориях и на Дальнем Востоке», — заявил Владимир Путин. — Мы обязательно завершим строительство паромов для Сахалина и Курильских островов. Уверен, наши предприятия, инженерные и

конструкторские бюро справятся с поставленными задачами».

Железная дорога готовится к серьезному росту грузопотока на паромно-железнодорожном сообщении, заявил глава РЖД Олег Белозеров. «Вместе с моряками мы уверенно движемся в реализации планов по обеспечению транспортного единства территорий страны. Буквально за два месяца с начала 2022 года прирост на паромно-железнодорожном сообщении увеличился почти на четверть, и мы ждем очень серьезного прироста в дальнейшем», — отметил Олег Белозеров.

Как сообщалось ранее, паром «Маршал Рокоссовский» в начале февраля 2022 года впервые зашел в порт Усть-Луга. Осенью 2021 года «Маршал Рокоссовский» был передан заказчику и оператору — ФГУП «Росморпорт». Второй паром данного проекта — «Генерал Черняховский» предполагается ввести в эксплуатацию в III квартале 2022 года.

Железнодорожный 200-метровый паром проекта CNF19M «Маршал Рокоссовский» имеет ледовый класс Arc4. Два двухтопливных главных двигателя мощностью по 6000 кВт используют в качестве топлива СПГ или дизельное топливо с низким содержанием серы. Использование экологически чистого топлива позволит уменьшить выбросы в атмосферу углекислого газа на 20–30%, оксидов азота — свыше 90%, оксидов серы и сажи — на 100% по сравнению с аналогичными судами на традиционном тяжелом топливе. При этом на СПГ будет обеспечено не только движение судна, но и работа судовой электростанции.

Исследования по концепту грузового парома для линии Усть-Луга — Балтийск проекта CNF19M велись проектной организацией «МИБ-СПб» с 2014 года.



Фото Марины Борисенко, «Водный транспорт»

НАЦПРОЕКТ

С БЕРЕЖЛИВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ К ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА

ГК «Р-Флот» в Нижегородской области стала четвертым судостроительным предприятием, ставшим участником нацпроекта «Производительность труда».

ООО «НПО «ГЦКБ Речфлота» (входит в ГК «Р-Флот») стало 170-м предприятием — участником национального проекта «Производительность труда» в Нижегородской области. Бережливые технологии в компании будут внедрять Региональный центр компетенций.

Предприятие изготавливает судовое и палубное оборудование, занимается проектированием судов и разрабатывает техническую документацию.

«В нацпроекте «Производительность труда» уже участвуют такие знаковые судостроительные предприятия региона, как Окская судостроительная верфь, завод «Красное Сормово» и ЦКБ по СПК имени Алексея. Благодаря инструментам нацпроекта эти компании смогли существенно увеличить объемы производства продукции и внедрить новые стандарты производственной культуры. Например, на Окской судостроительной верфи выработка выросла на 10 процентов, на ЦКБ по СПК время производства «Валдая 45р» сократилось на месяц, а на «Красном Сормове» за последние три года производи-

тельность выросла более чем в два раза», — сказал министр промышленности, торговли и предпринимательства Нижегородской области Максим Черкасов.

Как рассказал генеральный директор ГК «Р-Флот» Алексей Клепиков, компания ранее уже пользовалась государственной поддержкой, в частности, получала поручительства от подведомственной организации нижегородского Минпрома — Агентства по развитию системы гарантий — в размере 25 млн руб.

«Это позволило нам взять крупный кредит и приобрести участок земли с непосредственным выходом к реке в поселке Окский Богородского района, где мы организовали новое производство. Сейчас группа компаний строит суда «под ключ»: от разработки эскиза до доставки готовой продукции клиенту. О нацпроекте «Производительность труда» мы узнали от наших коллег, у которых эксперты РЦК недавно завершили работу. Первой из нашей группы компаний в нацпроект вступило НПО «ГЦКБ Речфлота», а впоследствии мы пла-

нируем распространить их опыт на другие предприятия. Для нас важно внедрение производственной системы, так как мы активно растем, управлять процессами вручную становится все сложнее. Надеемся, что нацпроект поможет систематизировать работу и оптимизировать потери», — поделился Алексей Клепиков.

Как сообщалось ранее, Нижегородская область вошла в топ-5 регионов-лидеров национального проекта «Производительность труда» в рейтинге Министерства экономического развития Российской Федерации, составленном в стране впервые.

«Наш регион традиционно входит в число лидеров по реализации нацпроекта «Производительность труда», что подтверждают результаты рейтинга Минэкономразвития. У каждого региона-участника в национальном проекте заложены свои ключевые показатели, которые мы стабильно перевыполняем. Более чем на 70 процентов перевыполнен показатель по количеству предприятий-участников, в два раза — по числу сотрудников,



Фото с сайта правительства Нижегородской области

обученных бережливым технологиям, и в три раза — по количеству созданных на предприятиях эталонных участков. Нижегородские компании по-настоящему оценили возможности, которые предоставляет нацпроект», — заявил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Национальный проект «Производительность труда» призван повысить эффективность работы на предприятиях и увеличить конкурентоспособность российских компаний. Федеральные и региональные центры компетенций — операторы нацпроекта, основная задача которых — оказывать адрес-

ную поддержку предприятиям региона и обучать сотрудников инструментам бережливого производства.

Нацпроект разработан в соответствии с указом президента РФ Владимира Путина. Он включает в себя федеральные проекты «Системные меры по повышению производительности труда» и «Адресная поддержка повышения производительности труда на предприятиях».

Цель нацпроекта — обеспечить пятипроцентный ежегодный прирост производительности труда на средних и крупных предприятиях несырьевых отраслей экономики.

«ЛЕНГИПРОРЕЧТРАНС» СЕГОДНЯ

АО «Проектно-изыскательский институт «Ленгипроречтранс» — это современное предприятие, успешно сочетающее в своей работе бесценный опыт предыдущих поколений с новыми возможностями.

За плечами специалистов института 90 лет опыта и сотни проектных и изыскательских работ для строительства различных объектов водного транспорта для широкого спектра ведомств и коммерческих организаций на территории РФ и за рубежом. Сегодня институт работает в следующих направлениях:

Комплексное проектирование объектов морского и речного транспорта:

- портов и гидротехнических сооружений;
- строительства, реконструкции и капитального ремонта подводных преград (нефтепереходов через водные и газопроводы, кабели связи, водопроводы и др.);
- водных путей, в т.ч. выправительных, дноуглубительных, дноочистительных и других видов работ;
- мероприятий по регулированию русловых процессов рек и улучшению их судходных условий;
- карьеров по добыче строительных песков и гравия.

Разработка обоснований инвестиций, инвестиционных проектов, проектов (рабочих проектов) строительства, реконструкции, расширения, капитального ремонта объектов водного транспорта.

Разработка оптимальных транспортных схем доставки грузов потребителям, включая маркетинговые исследования грузопотоков, осуществляемых морским и речным транспортом.

Комплексные инженерные изыскания для строительства (в т.ч. на территории с особо сложными геолого-

климатическими условиями: сейсмичность до 9 баллов, вечная мерзлота, карст и т.п.):

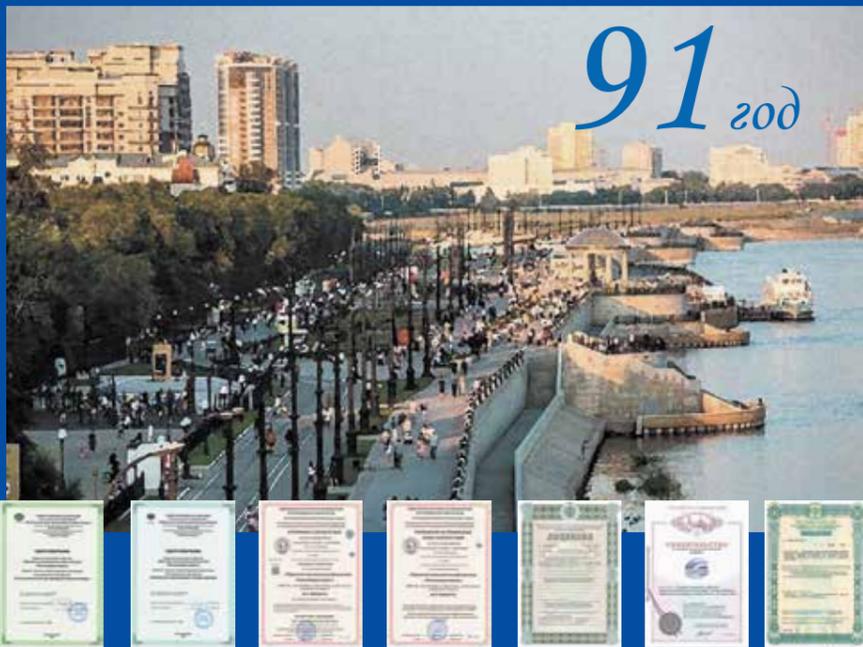
- инженерно-геодезические изыскания, включая инженерно-гидрографические и топогеодезические работы;
- инженерно-геологические изыскания;
- инженерно-гидрометеорологические изыскания (гидрологические работы на реках, озерах и водохранилищах; морские гидрологические работы);
- инженерно-экологические изыскания;
- изыскания грунтовых строительных материалов.

Геологоразведочные работы на строительные материалы (песок, песчано-гравийный материал), кварцевые пески, торф и сапропель, в т.ч. в руслах рек, озерах, водохранилищах и заливах.

На выполнение вышеперечисленных работ институт имеет допуски и лицензии:

- СРО НП «Изыскательские организации Северо-Запада»;
- СРО НП «Проектные организации Северо-Запада» о допуске к определенному виду или видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства;
- Федерального агентства геодезии и картографии Министерства экономического развития РФ на осуществление геодезической деятельности;
- Лицензия Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды на осуществление деятельности в области гидрометеорологии и в смежных с ней областях.

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



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

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

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



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

Наибольший объем капитальных дноуглубительных работ в России ожидается в портах Балтийского и Дальневосточного бассейнов, а также в Арктике. С этой целью планируется активно строить новый дноуглубительный и технический флот, а также переводить иностранный флот под российский флаг. Большой объем гидротехнических работ необходим и на внутренних водных путях.

Портовая и речная инфраструктура в России продолжает активно развиваться, а это означает, что впереди — большой объем как капитальных, так и ремонтных дноуглубительных и гидротехнических работ. Эта тематика обсуждалась ключевыми участниками рынка — заказчиками и исполнителями — в рамках V Международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», организованного медиа-группой «ПортНьюс» в Москве.

В МОРСКИХ ПОРТАХ

Как рассказал в ходе конгресса начальник управления капитального строительства и ремонта ФГУП «Росморпорт» Денис Вицнаровский, существенные объемы капитального дноуглубления запланированы при строительстве нескольких морских

КОНГРЕСС

ИНФРАСТРУКТУРЕ — ЗЕЛЕННЫЙ СВЕТ

Новые проекты по добыче полезных ископаемых в Арктике, требующие расширения портовых мощностей, а также проекты в портах Балтийского и Дальневосточного бассейнов и масштабные планы по ремонту и реконструкции внутренних водных путей могут существенно увеличить потребности государства и рынка в дноуглубительных работах и техническом флоте к 2035 году. Объемы и финансирование работ обсудили участники V Международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», прошедшего 16–17 февраля в Москве.

Среди других проектов со значительными объемами капитального дноуглубления: строительство комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик, реконструкция зернового терминала АО «Зерновой терминал «КСК» в морском порту Новороссийск, реконструкция объектов в порту Туапсе, строительство двух причалов в порту Новороссийск, строительство терминала «Еврохим» в порту Усть-Луга и грузопассажирского терминала в пос. Пионерский Калининградской области.

Помимо этого, существует

ительство — в 2024–2028 годах. Предварительно объем дноуглубления оценивается в 15 млн куб. м. В результате выполнения работ предполагается обеспечить проход судов по каналу с осадкой до 4,5 м.

Кроме того, в 2022 году планируется провести ремонтное дноуглубление на канале в объеме 7,1 млн куб. м. Более половины объема работ предполагается осуществить за счет собственных сил и средств ФГУП «Росморпорт». В настоящее время проводятся конкурсные процедуры.

ОБЪЕКТЫ РОСАТОМА

По данным генерального директора ФГУП «Гидрографическое предприятие» Александра Бенгерта, капитальное дноуглубление планируется произвести для целого ряда арктических проектов вдоль трассы Северного морского пути.

Так, в рамках второго этапа расширения морского канала в Обской губе его ширина должна достичь 573 м, объем дноуглубительных работ оценивается в 11,2 млн куб. м (дноуглубительные работы по первому этапу уже завершены). Реализация проекта по созданию терминала на базе Сырадасайского угольного месторождения подразумевает строительство акватории и подходного канала с отметкой дна до –16 м, объем дноуглубительных работ оценивается в 1,85 млн куб. м. В рамках строительства нефтена-

ливного терминала «Бухта Север» предполагается достижение отметки дна –18 м, что потребует дноуглубления в объеме 2,92 млн куб. м. Под грузовую базу Баимского ГОКа предполагается строительство терминала в районе мыса Наглейный, объем дноуглубления оценивается в 1,54 млн куб. м. Еще один проект — «Арктик СПГ-1», в его рамках планируется строительство грузового причала в рамках освоения Геофизического нефтегазоконденсатного месторождения. Отметка дна должна составить –11,5 м, оцениваемый объем дноуглубления составляет 2,46 млн куб. м.

Поддержание проектных глубин дна в Арктике является нетривиальной задачей. Так, по словам Александра Бенгерта, объем ремонтного землечерпания в Арктике с 2023–2024 годов составит около 5 млн куб. м ежегодно.

РЫБНЫЕ ПОРТЫ

Переходя к рыбным терминалам, следует отметить, что и они страдают от недостаточных глубин. Так, по данным главного инженера ФГУП «Нацрыбресурс» Виктора Чеботаева, прием судов с осадкой 9 м возможно менее чем на 20% причального фронта рыбных терминалов России.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ВВП

Росморречфлот рассматривает возможность строительства мелкосидящих земснарядов. «Все последние годы мы обновляли дноуглубительный флот на внутренних водных путях, а с прошлого года начали активно использовать механизм лизинга, который позволяет при тех же затратах получить большее количество единиц флота, — сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Захарий Джиев. Первые два из уже строящихся земснарядов мы получим в 2022 году, в следующем году еще два, затем четыре и далее по нарастающей. Важно, что эти



терминалов. В том числе крупнейшие — универсальный терминал ООО «Новотранс Актив» в Усть-Луге, Приморский УПК в Ленобласти, перегрузочный комплекс СПГ в Камчатском крае и строительство нового специализированного порта в бухте Суходол в Приморском крае.

проект по реконструкции Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК), который планируется завершить в 2028 году. По данным Росморпорта, в 2022 году будут проведены предпроектные работы, проектирование планируется осуществить в 2023–2024 годах, стро-



Большой объем дноуглубительных работ в 14,82 млн куб. м предполагается при строительстве грузового порта-хаба в районе с. Найба Булунского района Якутии. В его рамках планируется сформировать акваторию и подходный канал с отметкой дна до –14,2 м.

земснаряды унифицированные, что облегчает их обслуживание, в том числе при мобилизации из одного бассейна в другой».

В перспективе возможно строительство мелкосидящих земснарядов, которые будут работать на тех участках внутренних водных путей, где глубины менее 4 м.

О ЛОКАЛИЗАЦИИ И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИИ

В России отмечается позитивная динамика строительства судов дноуглубительного флота.

В России отмечается позитивная динамика строительства судов дноуглубительного флота. Об этом говорили участники V Международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», организованного «ПортНьюс», на сессии, посвященной вопросам создания техники и флота для дноуглубительных и подводно-технических работ. Модератором сессии выступил председатель совета директоров АО «Нордик Инжиниринг» Николай Шабликов.

Николай Шабликов в рамках своего доклада отметил позитивную динамику строительства судов дноуглубительного флота для нужд Российской Федерации. Также вниманию участников конгресса

были представлены актуальные требования по локализации судов и морской техники, учитывая постановление Правительства Российской Федерации от 11 декабря 2021 года № 719 «О внесении изменений в приложение к Постановлению Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г.».

В рамках своих докладов участники поделились инновационными подходами в производстве дноуглубительного флота, а генеральный директор ГК «Р-Флот» Алексей Клепиков обратил внимание на необходимость создания кооперационных связей в целях максимальной локализации судового комплектующего оборудования, а также на продолжение работ по импортозамещению.

Необходимо отметить, что доклады участников сессии вызвали обширный интерес и создали предпосылки для подготовки соответствующих предложений по развитию отечественного дноуглубительного флота. Одной из самых горячих дискуссий сессии стало обсуждение изменений в требованиях по локализации судов в части, касающейся постановления Правительства Российской Федерации № 719 от 11.12.2021 г.

Конгресс «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» — единственная и высоко оцененная отраслью площадка, на которой ежегодно встречаются заказчики, проектировщики и исполнители гидротехнических и дноуглубительных работ. О том, каким должен быть современный дноуг-



Фото «Водного транспорта»

лубительный флот, как добиться высокой эффективности работы земснарядов при соблюдении всех современных экологических норм, рассказали мировые судостроительные лидеры. Крупнейшие

заказчики дноуглубительных работ — ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Гидрографическое предприятие» (входит в ГК «Росатом») традиционно поддержали конгресс и рассказали на нем о своих планах.



ПРОЕКТ IBSV02

ДЛЯ БАЛТИКИ И ТРАСС СМП

Заложен киль МФАСС ледового класса мощностью 18 МВт для Морспасслужбы.

В рабочем порядке состоялась закладка киля многофункционального аварийно-спасательного судна для ФГБУ «Морспасслужба» мощностью 18 МВт по проекту IBSV02 Морского Инженерного Бюро-СПб. Об этом «Водному транспорту» сообщил источник в ФКУ «Дирекция госзаказчика» (подведомственного Росморречфлоту).

Как сообщалось ранее, контракт на строительство данного судна в августе 2021 года по итогам открытого конкурса заключен с турецкой компанией «Сефине Денизджилик Терсанеджилик Туризм Санайи ве тиджарет А.Ш.»,

ставшей единственным участником конкурса.

В Морспасслужбе корреспонденту «Водного транспорта» рассказали, что в рамках подготовки документации по новому инновационному проекту судна успешно завершены ледовые испытания в Крыловском государственном научном центре (Санкт-Петербург).

МФАСС проекта IBSV02 будет способно осуществлять ледокольные операции, преодолевая льды толщиной до 1,5 м, нести аварийно-спасательное дежурство в районах судоходства, рыбного промысла, а также морских нефтяных и газовых промыслов.



Фото МИБ

Судно будет располагать техническим снаряжением для выполнения подводно-технических и водолазных работ на глубинах до 60 метров. Использовать судно планируется на Балтике и трассах Северного морского пути.

Судно такого класса и мощности Дирекция госзаказчика строит впервые.

ПРОЕКТ RSD71

В ЧЕСТЬ ВЛАДИМИРА ЕРЫГИНА

В Нижегородской области заложили третье судно серии проекта RSD71.

На Окской судовой верфи состоялась техническая закладка киля третьего сухогруза новой серии проекта RSD71. Судно строится по контракту с Акционерным обществом «Судоходная компания «Волжское пароходство», которое ведет масштабную программу по обновлению флота. Теплоход будет назван «Владимир Ерыгин» в память о заслуженном работнике транспортной отрасли.

В процедуре закладки киля нового судна приняли участие представители руководства Волжского пароходства, Окской судовой верфи, Администрации морских портов Черного моря и сын Владимира Ерыгина — Александр Ерыгин. Он выразил благодарность всем причастным к тому, что судно будет названо в честь его отца.

«Хочу выразить огромную благодарность руководству Росморречфлота и Волжского пароходства за присвоение имени «Владимир Ерыгин» строящемуся судну. Более 40 лет капитан Ерыгин посвятил морю, был высокопрофес-

сиональным и порядочным человеком. Мы очень гордимся тем, что память о нем сохранится благодаря строительству нового судна! Еще хочу пожелать крепкого здоровья и успехов судостроителям Окской судовой верфи!» — сказал он.

Владимир Владимирович Ерыгин (1955–2020) — бывший руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Черного моря», почетный работник морского флота, почетный работник транспорта России. С предложением об увековечивании его памяти и памяти другого известного человека отрасли Леонида Багрова к руководству Волжского пароходства обратилось Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Напомним, RSD71 — новый проект сухогрузного судна типа «река-море» в истории отечественного судостроения и впервые реализуется в Нижегородской области на площадке АО «Окская судовой верфь». Данный проект создавался специально под грузовую базу Волжского пароходства, оптимизирован для работы при огра-

ниченных осадках на реке и имеет повышенный класс мореходности, что в перспективе расширит район работы флота компании. Основное существенное преимущество теплохода проекта RSD71 перед судами других современных проектов — его длина (120 метров). При этом судно не является малотоннажным: дедвейт в море — 7 170 тонн, а в реке — 4 380 тонн.

Первая серия судов проекта состоит из четырех теплоходов. Торжественная закладка первого сухогруза состоялась 21 октября 2021 года. По контракту два сухогруза будут сданы уже в 2022 году, еще два — в 2023 году.



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

ПРОЕКТ RSD59

ДЕСЯТОЕ ИЗ ОДИННАДЦАТИ

«Красное Сормово» заложило киль десятого судна серии сухогрузов проекта RSD59.

ПАО «Завод «Красное Сормово» заложило киль десятого судна серии из 11 сухогрузов проекта RSD59, которую предприятие строит по заказу АО «ГТЛК». «Строительство серии идет согласно графику, — подчеркнул генеральный директор ПАО «Завод «Красное

Сормово» Михаил Першин. — В работе находятся все 11 судов, на части из них завершены монтаж оборудования».

Сухогрузы проекта RSD59 составляют значительную часть современного грузового флота России. Они отличаются повышенной

вместимостью и маневренностью по сравнению с аналогичными судами.

Проект RSD59 разработан «Морским Инженерным Бюро — Дизайн СПб».

Суда проекта RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В». Длина судна RSD59 составляет 141 м, ширина — 16,98 м, высота борта 6 м, осадка в море — 4,5 м, в реке — 3,6 м.

Напомним, конкурс на право заключения договора о строительстве одной из самых крупных в России серий сухогрузов проекта завод выиграл в мае 2021 года.



Фото Завода «Красное Сормово»

РОСАТОМ



Фото с сайта ФГУП «Гидрографическое предприятие»

НИС «ПЕТР КОТЦОВ» МОДЕРНИЗИРУЮТ

Госкорпорация «Росатом» приступает ко второму этапу модернизации исследовательского флота.

Госкорпорация «Росатом» продолжает реализовывать мероприятия по модернизации гидрографических судов. В настоящее время флот «Гидрографического предприятия» насчитывает три исследовательских судна: «Алексей Марышев», «Григорий Михеев» и «Петр Котцов».

В феврале 2022 года правительство выделило более 470 млн руб. для модернизации исследовательского судна «Петр Котцов». Мероприятия проходят в рамках Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года, утвержденного распоряжением Правительства РФ № 3120-р от 21 декабря 2019 года.

В 2020 году АО «Нордик Инжиниринг» был разработан контрактный проект модернизации судна «Петр Котцов». В составе документации было подготовлено обоснование экономической целесообразности осуществления мероприятия, в котором была определена предварительная ведомость и техническое спецификации заменяемого оборудования, а также предварительная оценка трудоемкости работ и пр.

Техническое перевооружение судна «Петр Котцов» включает замену двух старых вспомогательных дизель-генераторов на новые агрегаты с аналогичной

мощностью. Реализация проекта позволит увеличить срок службы судна минимум на 15 лет и значительно снизит эксплуатационные расходы.

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

АО «Нордик Инжиниринг» имеет значительный опыт в проектах модернизации судов. В настоящее время осуществляется модернизация судна «Григорий Михеев», работы производятся на мощностях судоремонтного предприятия ООО «СРП «Преголь», г. Калининград. Кроме того, в интересах Института океанологии им. П. П. Ширшова ИО РАН разработаны проекты модернизации судов «Академик Николай Страхов», «Академик Сергей Вавилов», «Академик Мстислав Келдыш», «Академик Иоффе».

ТПП

ПЛАНИРУЮТ ПРОДЛИТЬ СРОКИ

Торгово-промышленная палата поддержала пересмотр срока действия акта экспертизы для судостроителей.

Одной из самых актуальных и обсуждаемых тем отраслевого семинара «Практические аспекты выполнения требований постановлений Правительства РФ №№ 616 и 719 применительно к предприятиям судостроительной промышленности», который состоялся в Санкт-Петербурге, стало получение акта экспертизы или сертификата формы СТ-1 сроком на один год.

Ранее проектные и судостроительные предприятия настаивали на увеличении срока действия

экспертизы в связи с длинным строительным циклом в отрасли, который выходит за рамки одного года.

Санкт-Петербургская Торгово-промышленная палата поддержала пересмотр срока действия акта экспертизы для судостроителей и завершила участников конференции, что на данный момент «вопрос увеличения сроков действия вышеуказанных документов находится на рассмотрении в сторону увеличения срока действия до трех лет».

ИСПЫТАНИЯ



Фото с сайта Комитета СПб по делам Арктики

БЕСПИЛОТНИКИ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ

На Ладожском озере состоялись испытания арктических беспилотных систем.

В рамках реализации совместного проекта участников Научно-производственного арктического кластера Санкт-Петербурга состоялись испытания геоинформационного беспилотного оборудования, предназначенного для навигационно-гидрографического обеспечения, лоцманской проводки, освещения тактической и ледовой обстановки в прибрежной акватории Северного морского пути.

Тест беспилотных систем проводился в учебно-методическом центре «Ладога» участниками кластерного проекта — ПАО «Интелтех» совместно с АО «Научный центр прикладной электродинамики». Также в испытаниях принимали участие представители ФГУП «Арктический и Антарктический НИИ», ФГУП «Гидрографическое предприятие» и Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики.

«Санкт-Петербург не просто так считается центром арктических компетенций. Объединение высокотехнологичных предприятий города под эгидой Научно-производственного арктического кластера уже привело к созданию семи кластерных проектов. Один из них — комплекс беспилотных летательных аппаратов, способных выполнять важнейшие задачи как в Арктике в целом, так и в акватории Северного морского пути в частности», — прокомментировал испытания председатель Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики Герман Широков.

На тестах были представлены два беспилотных летательных аппарата, каждый из которых создан для выполнения определенных задач и подготовлен с учетом использования в арктических условиях. Прежде всего, аппараты отличаются способами взлета — на одном установлена автономная система вертолетного типа, второй аппарат запускается с помощью катапульты.

Беспилотные системы несут на борту фото, видео и радарные

комплексы, предназначенные для решения нескольких основных задач в условиях Арктики. В первую очередь, это освещение ледовой обстановки на пути следования судов по Северному морскому пути. Во-вторых, это обеспечение связи и телекоммуникации при неблагоприятных погодных условиях, а также поддержка координатного обеспечения судоводителей.

Беспилотные аппараты могут проводить в воздухе до шести часов без дозаправок при максимальной дальности полета до 1000 км и с предельной скоростью свыше 200 км/ч.

«Эта машина испытывалась в том числе и в Якутии, где успешно совершались полеты при -42°C . Предельный ветер, с которым мы летали, — 24 м/с. При этом аппарат в определенных условиях может функционировать и при скорости ветра 35 м/с», — рассказал главный конструктор беспилотных авиационных комплексов АО «Научный центр прикладной электродинамики» Артем Силкин.

Создатели беспилотников особенно гордятся тем, что летательные аппараты, а также все радиолокационное оборудование полностью создано в России без применения иностранных комплектующих.

За испытаниями следили и представители ФГУП «Гидрографическое предприятие» Росатома. Организация непосредственно занимается навигационно-гидрографическим обеспечением мореплавания в акватории Северного морского пути и может стать основным заказчиком петербургских систем.

Научно-производственный арктический кластер Санкт-Петербурга создан весной 2020 года по инициативе Комитета Санкт-Петербурга по делам Арктики и на сегодняшний день включает 25 научно-производственных предприятий, реализующих семь кластерных проектов.

ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ

В МОНАСТЫРИ НА ВАЛААМ И КОНЕВЕЦ

Теплоход «Ладожский» за зиму 2021–2022 годов выполнил девять круговых рейсов по Ладоге.

Единственные участки внутренних водных путей РФ, где в конце февраля 2022 года продолжалась навигация, — это маршрут к двум островам на Ладожском озере и небольшой участок Москвы-реки.

Отмечается, что зима в Северо-Западном федеральном округе стала серьезным испытанием для работы речников ФБУ «Администрация Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей» на Ладожском озере. Ладога и без того считается сложнейшей акваторией для судоходства из-за своих штормов, по силе и опасности для судов официально приравненных к морским.

Этой зимой теплоход «Ладожский» на участке реки Вуокса и акватории Ладожского озера успешно работал в непростых ледовых и штормовых условиях, обеспечивая содержание средств навигационного оборудования и осуществления рейсов по перевозке грузов и пассажиров к монастырям на Ладожском озере.

«Ладожский», обладающий ледовым классом Российского речного регистра «М*3,0 (лед 30) А», стал единственным жизнеобеспечивающим транспортом для легендарного Валаамского монастыря, начав работать зимой 2020–2021 годов, выполняя рейсы по маршруту г. Приозерск — о. Валаам — г. Приозерск.

В зиму 2021–2022 годов расширили географию перевозок на

второй ладожский монастырь. Экипаж численностью 12 человек под руководством капитана Олега Галкина в зимнюю навигацию несли вахту, выполнив девять круговых рейсов по Ладоге. Это шесть круговых рейсов по маршруту г. Приозерск — о. Валаам — г. Приозерск для нужд Валаамского монастыря и три круговых рейса г. Приозерск — о. Коневец — г. Приозерск для нужд Коневского Рождество-Богородицкого мужского монастыря. За время работы перевезено 623 пассажира, 9 тонн генерального груза (в основном продукты питания), два автомобиля. Также выполнены работы по снятию судоходной обстановки в заливе Лехмалахти, частично в устье реки Вуокса и поддержании в рабочем состоянии судоходной обстановки в устье реки Вуокса в зимний период.

В настоящее время теплоход «Ладожский» остается безальтернативным видом транспорта для связи островов Валаам и Коневец с Большой землей в зимний период.

На небольшом участке Москвы-реки в центральных районах столицы зимняя навигация также не прерывалась даже в пик январских морозов. Здесь продолжают ограниченное «зимнее» плавание современные прогулочные теплоходы Флотилии Рэдиссон с ледовым классом, позволяющим преодолевать льды от 10 до 20 см толщиной.

Теплоход «Ладожский» построен в 2019 году на Онежском судо-

строительном заводе в г. Петрозаводске (Республика Карелия).

Проект № 3265. Класс Российского Речного Регистра М*3,0 (лед30) А. Максимальная скорость 12 узл., 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.

При освящении судна в декабре 2020 года также было присвоено второе имя в честь великого валаамского подвижника преподобного Германа Аляскинского, который после послушания в Валаамской обители был отправлен с миссией на Аляску и снискал огромную любовь среди местных жителей, которых он просвещал и крестил.



Фото с сайта Росморречфлота

ДО КОТЛИНА НА КАТАМАРАНАХ

Между Петербургом и островом Котлин планируется регулярное морское сообщение.

В ближайшие три года на линию Петербург — Кронштадт должны выйти шесть новых скоростных судов катамаранного типа. Первая пара выйдет в 2023 году, вторая — в 2024 году и третья — в 2025 году.

По словам губернатора Александра Беглова, строительство серии скоростных пассажирских катамаранов будет вестись на Средне-Невском судостроительном заводе.

«Петербург — лидер отечественного судостроения. Серийно суда подобного типа в России еще не выпускались. И для кораблестроителей, и для города это будет уни-



Рис. с официального сайта проекта «Остров фортов»

кальный опыт. Уверен, что наши судостроители справятся с поставленной задачей», — подчеркнул он.

Катамараны могут принять на борт 150 человек. Конструктивно они рассчитаны для передвижения по морским и внутренним водным путям.

Благодаря запуску регулярного морского сообщения с островом Котлин прогнозируется увеличение пассажиропотока до 80–100 тыс. человек в навигацию. К 2025 году это число может составить 200 тыс. пассажиров и более.

Проект «Остров фортов» объявил открытое голосование для выбора названий скоростных катамаранов для линии Петербург — Кронштадт. На выбор предлагаются названия фортов или имена руководителей кругосветных экспедиций, деятелей науки и искусства, которые прославили Кронштадт, Петербург и Россию. Среди вариантов: форт «Петр Первый», «Иван Крузенштерн», «Фаддей Беллинсгаузен», «Петр Капица», «Николай Римский-Корсаков», «Николай Гумилев» и другие.

Александр Беглов подчеркнул, что проект «Остров фортов» реализуется по поручению президента Владимира Путина.

В его рамках создается туристско-рекреационный кластер, посвященный истории Военно-Морского флота. В прошлом году была введена вторая очередь музейно-исторического парка на территории 1,4 га. В этом году будет выполнено до 60% реставрационных работ на фортах и открыта третья очередь музейно-исторического парка.

Александр Беглов отметил, что проект предусматривает создание не только новых общественных пространств, реконструкцию исторических фортов, создание музейных объектов, но и развитие улично-дорожной сети и водного сообщения с островом.

В прошлом году было открыто пассажирское водное сообщение с Кронштадтом. На линии вышли модернизированные скоростные «Метеоры». За сезон они перевезли более 23 тыс. человек.

КАНАЛ ЖДЕТ МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ

Для обеспечения нормального уровня ГТС Каналу имени Москвы необходимо 90 млрд руб.



Фото «Водного транспорта» (Шахмарданов на конгрессе)

Потребность в финансировании на Канале имени Москвы для обеспечения нормального уровня гидротехнических сооружений до 2035 года оценивается в 90 млрд руб. Такие данные в ходе Пятого конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» сообщил руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Олег Шахмарданов. По его словам, на первом этапе необходимо стабилизировать техсостояние предаварийных ГТС, на втором этапе — остальных напорных ГТС и на третьем этапе — безнапорных ГТС и инфраструктуры.

Для проведения текущих и капитальных ремонтов необходимо продление гранта г. Москвы на 2023–2027 годы в объеме 2,5 млрд руб. На текущий ремонт ежегодно необходимо 400 млн руб.

«Основные проблемы — возраст и физический износ сооружений», — сказал Олег Шахмарданов.

Канал им. Москвы — один из ключевых объектов внутренних водных путей России, помимо прочего снабжающий столицу водой, включая питьевую. Так, в навигацию 2021 года через канал было пропущено 89 тыс. судов и 25 млн тонн грузов, перевезены 1,7 млн пассажиров, осуществлено 45 тыс. шлюзований. В то же время состояние гидротехнических сооружений Канала им. Москвы пока оставляет желать лучшего. Так, пониженный уровень безопасности имеет 85,6%, или 89 ед. ГТС, неудовлетворительный — 10,6%, или 11 ед., нормальный — всего 3,8%, или 4 ед.

«Длительные сроки эксплуатации, хроническое недофинансирование, начавшееся с 90-х годов, не могли не сказаться на техническом состоянии и безопасности сооружений... Основные проблемы — возраст и физический износ сооружений», — сказал Олег Шахмарданов.

ГТС, находящиеся в неудовлетворительном состоянии: плотина № 21, тоннель № 401, водосброс № 51, насосная станция № 184, шлюз № 6, водосброс-водоспуск № 46, шлюз № 11, плотины Софьино, Фаустово и Северка, Березайская плотина.

Подведомственное Федеральному агентству морского и речного транспорта ФГБУ «Канал имени Москвы» — крупнейший воднотранспортный и водохозяйственный комплекс, выполняющий функции органа государственного управления на внутренних водных путях 12 субъектов РФ. Это г. Москва, Московская, Тульская, Тверская, Вологодская, Ярославская, Новгородская, Рязанская, Владимирская, Калужская, часть Нижегородской, а также Ивановская области. Объекты учреждения включают 235 гидротехнических сооружений и 3842 км водных путей, образующих Московский бассейн внутренних водных путей (ВВП).

Основные судоходные трассы проходят по Рыбинскому водохранилищу, реке Волга от Твери до н.п. Хотылево, Каналу имени Москвы, Москве-реке и реке Ока от Калуги до входа в канал Сейма.

«Вывод этих сооружений из предаварийного состояния — ближайшая, первоочередная задача. Семь сооружений мы планируем вывести с помощью капитального ремонта, остальные — через реконструкцию», — сказал руководитель Канала.

Если говорить о плотине № 21, то верхние (8 ед.) и донные (4 ед.) затворы плотины работают с 1937 года. Сейчас ведутся работы по их замене. Общий вес заменяемых металлоконструкций составит 1600 тонн. Одновременно заменяется штрабной бетон, рабочие и обратные пути, закладные части контура уплотнений затворов. Заменен донный затвор на пятой секции, верхние затворы на третьей и четвертой секциях. Работы планируются закончить в конце 2022 года.

В тоннеле № 401, который расположен в массиве верхней головы шлюза № 1, наблюдались очаги струйной фильтрации со стороны Ивановского водохранилища. Сейчас ведется капитальный ремонт тоннеля, выполнено инъецирование массива, заменен поверхностный слой бетона, восстановлена водосборная система. Протечки сократились. Осталось восстановить лотки высоковольтных кабелей и дорожное покрытие.

Завершение строительно-монтажных работ планируется в 2023 году.

На шлюзе № 6 верхняя голова имеет уникальную конструкцию с подземными помещениями в отличие от других шлюзов. В подземных помещениях западной башни обнаружена фильтрация. Заключен контракт на капремонт западного устоя верхней головы шлюза № 6, сроки завершения работ 2022–2023 годы.

Разборчатые плотины Софьино, Фаустово, Северка на р. Москве отработали почти столетие. На сооружениях размыты рисбермы в нижнем бьефе, имеется угроза сдвига плотин. Подкосные фермы плотин подверглись коррозии и деформированы. Капитальный ремонт плотин запланирован в 2023–2027 годы.

Березайская плотина имеет уникальные гранитные устои и деревянный флютбет. Проблемы заключаются в наличии струйной фильтрации в бычках через швы между гранитными блоками, разрушении деревянного флютбета, коррозионном износе моста. Проект капитального ремонта

разработан, он запланирован на 2022–2023 годы.

Водосброс № 51 расположен между гидроузлами № 3 и № 4. Водосброс держит напор 85 лет, работал всего несколько раз для сброса паводка в р. Яхрому. В 60-е годы на водосбросе один из трех затворов был заменен на алюминиевый. Сейчас на водосбросе заменяются все три затвора и восстанавливается фасад здания механизмов.

Подходит к завершению реконструкция аварийно-ремонтного затвора Углицкого шлюза № 10У.

Заменены металлоконструкции весом более 230 тонн. Размер перекрываемого отверстия 30x8 м.

Продолжается реконструкция Рыбинского шлюза. В 2022–2030 годах на Рыбинском шлюзе предусматривается реконструировать механическое оборудование, электроснабжение, систему управления, связь, предохранительные устройства, стены, дамбы.

Заградительные ворота № 116 расположены на Хорошевском спрямлении р. Москвы, заменены в 2005 году. При испытании ворот при их укладке «насухо» произошло падение 9 ферм, не выдержал старый цепной механизм. В 2023 году механизм будет заменен.

На Перервинском гидроузле имеется «мини-шлюз» № 11, который планировался для быстрого пропуска маленьких судов. Сейчас шлюз используется для ремонта флота Учреждения. Клепанные двустворчатые ворота и сегментный затвор работают с ввода шлюза в эксплуатацию. В 2023–2024 гг. планируется замена отслуживших 85 лет металлоконструкций.

В январе 2019 года произошел прорыв напорного фронта канала

свай длиной 240 м. Строительно-монтажные работы запланированы на 2025–2027 годы.

Пироговский гидроузел, построенный на участке со сложной гидрогеологией, с первых лет эксплуатации имел повышенные уровни напорных вод в основании. Периодически возникают очаги суффозии. Требуется снижение напоров в основании с помощью разгрузочных скважин или лучевых дренажей. Планируется реконструкция гидроузла в 2025–2029 годах.

В сентябре 2021 года упала в подходной канал шлюза № 3 восточная направляющая пала. Причина: уменьшение диаметра деревянных свай, на которых стоял бетонный ростверк. Практически все причальные линии, палы и эстакады шлюзов с 1 по 11 построены на деревянных сваях, общая длина этих сооружений составляет около 10 км. Необходимо заменить дерево на металл и железобетон. Реконструкция пал и причальных линий шлюза № 3 планируется с 2025 по 2030 год. На остальных шлюзах — с 2030 по 2035 год.

Помимо этого, предусматривается реконструкция всех гидроэлектростанций с установкой гидроагрегатов повышенной мощности: Ивановская ГЭС № 191; Пироговская ГЭС № 199; Сходненская ГЭС № 193; Новотверецкая ГЭС; Карамышевская ГЭС № 194; Новоцинская ГЭС; Перервинская ГЭС № 195.

Если говорить об усталости металла, то обычно металлоконструкции ворот и затворов в среднем работают до 40 лет. Первая волна замены металлоконструкций на Канале им. Москвы прошла в 70–90-е годы прошлого века. Для увеличения темпов замены применяется их сборка в навигационный период, что позволяет увеличить объемы работ в межнавигационный период.

«Главные цели комплексной реконструкции: обеспечение жизнедеятельности Москвы и Центрального региона, обеспечение нормального уровня безопасности сооружений», — сказал Олег Шахмарданов.



Фото с сайта Канала им. Москвы

ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

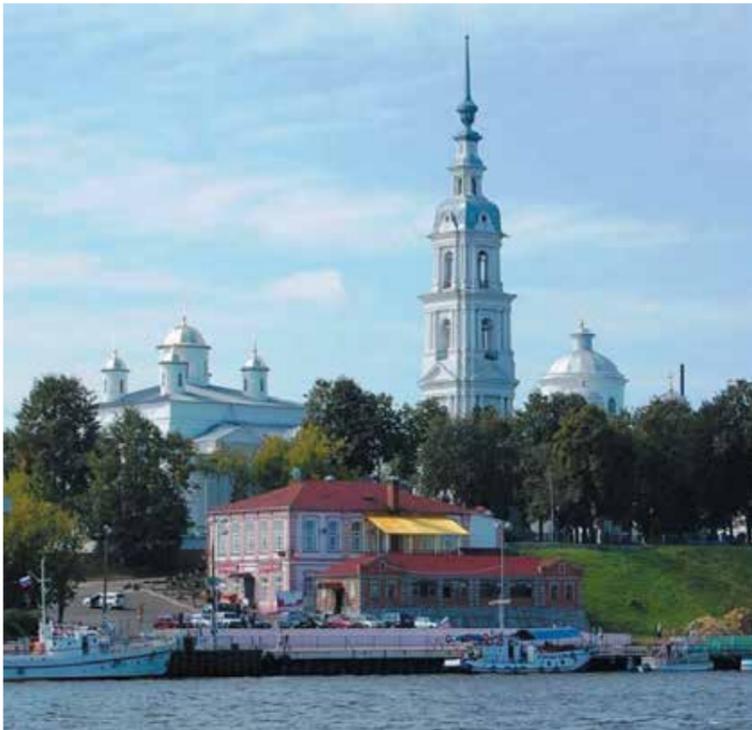


Фото с сайта tourweek.ru

В КРУИЗ БЕЗ ТЕСТИРОВАНИЯ

Кинешма готовится к открытию туристической навигации с 1 мая.

Новый туристический сезон, который в Кинешме откроется в этом году 1 мая, для прибывающих в Ивановскую область водным транспортом отменено обязательное тестирование на COVID-19.

Дата начала навигации объявлена заранее, поскольку и туроператорам, и городам, в которых будут организованы стоянки теплоходов, требуется время. Подготовительные к началу навигации 2022 года мероприятия, в том числе по возобновлению приема круизных пассажирских теплоходов, проводятся и администрацией Кинешмы.

«В феврале 2022 года Верхневолжским бассейновым водным управлением Федерального агентства водных ресурсов до 25 апреля 2023 года продлен договор водопользования с Обществом с ограниченной ответственностью «Вероника-Рива». Стартовали работы по подготовке причала к началу пассажирской навигации, которая откроется в начале мая. МУП «Муниципальная управляющая компания», в хозяйствен-

ном ведении которого находится причальная набережная речного вокзала, в марте 2022 года проведет целый комплекс работ, — рассказала исполняющая обязанности заместителя главы администрации Кинешмы Лариса Комарова. — В первую очередь, очистку причала от снега и льда, уборку территории. Силами работников предприятия будет проведен косметический ремонт конструктивных элементов, обработка и покраска металлических ограждений, обновлена разметка и маркировка швартовных тумб. Также запланировано проведение ряда технических работ с участием специализированных организаций, в том числе будет проведено траление и промер глубин для обеспечения безопасной швартовки судов».

В конце марта администрация Кинешмы примет участие в совещании по согласованию графиков шлюзования пассажирских судов, следующих по расписанию по внутренним водным путям в навигацию 2022 года.

САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

СЕДЬМОЙ ПО СЧЕТУ

Одобрено строительство причала для пассажирских судов в Самаре.

Негосударственная экспертная организация ООО «ПРОММАШ ТЕСТ» по итогам рассмотрения проектной документации и результатов инженерных изысканий на вторую очередь строительства постоянного пассажирского причала на реке Волге в Самаре выдала положительное заключение.

Новый, седьмой по счету, пассажирский причал в Самаре расположен в районе спуска по улице Комсомольской. Строительство началось летом 2020 года, завер-

шение работ запланировано летом 2023 года.

Проектной документацией, одобренной по итогам негосударственной экспертизы, предусмотрена вторая очередь строительства постоянного причала на реке Волге в Самаре, который будет предназначен для перевозки пассажиров.

Застройщик — ООО ТК «СтройНефтеГаз». Проектная организация — ООО «Технологии гидротехнического проектирования».

БАШКИРИЯ

ПО БЕЛОЙ ДО УФЫ

В Башкортостане в мае-июне 2022 года ожидают прибытие порядка 500 круизных туристов.

Теплоходная компания «VolgaWolga» при поддержке Регионального отделения Российского союза туристической индустрии в Башкортостане провела презентацию круизов-2022 с отправлением из Самары, Казани, Перми и Москвы. Как отметил руководитель регионального отделения Российского Союза туристической индустрии в Башкортостане Кинья Кускильдин, в мае и июне 2022 года на теплоходах в Уфу придут порядка 500 туристов.

Компания «VolgaWolga» является судовладельцем и оператором четырех теплоходов: «Владимир Маяковский», «Павел Бажов», «Михаил Кутузов», «Юрий Никулин».

«С генеральным директором компании Леонидом Маркиным мы обсудили возможность захода несколько круизных судов по Белой до Уфы в мае этого года. Судовладелец отметил, что Башкортостан очень интересен для круизных программ. С каждым теплоходом пара сотен туристов будут сходить в Агиделе, Бирске и Уфе. Это шанс для наших операторов предложить гостям новые туруслуги, ремесленни-

кам — оставить память о республике через сувениры. Круизный туризм не такой массовый, но очень перспективный и высокодоходный сектор туристического бизнеса. Нам важно развиваться в этом направлении и выстраивать необходимую инфраструктуру», — рассказал и.о. председателя Государственного комитета Республики Башкортостан по туризму Ринат Фаткуллин.

Спикерами встречи выступили судовладелец, генеральный директор компании «VolgaWolga» Леонид Маркин, а также директора круизов. На презентации организаторы рассказали гостям о круизных программах из раз-

ных городов, обсудили вопросы сотрудничества с туристическим сообществом Уфы и потенциал развития круизного туризма в Башкортостане. В планах организаторов круиза посещение городов Бирска и Агидели.

«В мае и июне на теплоходах в Уфу придут порядка 500 туристов. Туристическое сообщество Башкирии активно участвует во всех туристических активностях и движениях, которые происходят на федеральном уровне, и круизный туризм не станет исключением», — отметил руководитель регионального отделения Российского Союза туристической индустрии в Башкортостане Кинья Кускильдин.



Фото с сайта компании «ВолгаWolga»

НА ПЯТИ ЭКСКУРСИОННЫХ СУДАХ

ГК «Алые паруса» инвестирует в развитие водного транспорта Уфы 230 млн руб.

Глава Республики Башкортостан Радий Хабиров, провел заседание, на котором рассмотрели туристический проект по организации экскурсионных перевозок по реке Белой в Уфе. На первом этапе инвестор ГК «Алые паруса» планирует задействовать в перевозках по рекам Белой и Уфе пять судов различной вместимости. Объем вложений составляет 230 млн руб.

Как сообщил генеральный директор судостроительной компании «Агидель Флот» (входит в ГК «Алые паруса») Кирилл Евдокимов, эту инициативу подготовили по итогам участия в Международной неделе бизнеса, которая прошла в Уфе в декабре 2021 года. Ранее группа компаний «Алые паруса» успешно реализовала аналогичный проект на терри-

тории московской агломерации, что позволило сформировать бизнес-план для столицы Башкортостана.

Первые рейсы компания совершит уже в 2022 году.

Для организации перевозок водным транспортом необходимо смонтировать причальные конструкции, а также открыть билетные кассы.

Глава Башкортостана поддержал представленный проект, поручив Государственному комитету региона по туризму представить предложения по организации экскурсий для социально незащищенных жителей республики.

«Мы давно искали надежного партнера для реализации подобного транспортного проекта. Отлично, что такой компетентный перевозчик, как «Алые паруса»,

готов работать у нас в республике», — сказал Радий Хабиров.

Глава Башкортостана отметил, что продажу билетов актуально организовать на территории оформленных в национальном стиле республики визит-центров, в которых также разместят продажу сувенирной продукции, заведения общественного питания и информационные зоны для гостей.

«К строительству таких комплексов нужно подойти очень ответственно, чтобы возвести красивые и функциональные объекты», — подчеркнул Радий Хабиров. — Республика возьмет на себя решение этой задачи».

Руководитель региона также поручил доложить на одном из ближайших заседаний о планах по проведению дноуглубительных работ на реке Белой.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

ЦЕЛЬ — ГОТОВНОСТЬ

«Амурводпуть» приступил к проведению курсового обучения своих работников по вопросам ГО и защиты от ЧС.

В ФБУ «Администрация «Амурводпуть» началось курсовое обучение работников учреждения, в том числе входящих в состав штаба ГО учреждения, комиссии по повышению устойчивости функционирования, эвакуационной комиссии и штатных формирований по обе-

спечению выполнения мероприятий по гражданской обороне. Курсы ориентированы на подготовку людей по вопросам обеспечения гражданской обороны и защиты от чрезвычайных ситуаций.

Обучение работников в области ГО осуществляется на основании утвержденных локальными нор-

мативными актами ФБУ «Администрация «Амурводпуть» программ курсового обучения по темам модулей базовой и специальной подготовки согласно расписанию занятий.

Целью курсового обучения в области гражданской обороны является повышение готовности руководящего состава и работников ФБУ «Администрация «Амурводпуть» к умелым и согласованным действиям при угрозе и возникновении опасностей применительно к сфере водного транспорта.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

КАЧЕСТВО СУДОРЕМОНТА — КАЧЕСТВО НАВИГАЦИИ

В ЕРП ввели в эксплуатацию новое оборудование для ремонта судов.

В Красноярском судоремонтном центре — филиале ЕРП — введено в эксплуатацию новое оборудование для ремонта судов — наплавочный станок. Он применяется для восстановления шеек гребных валов, которые изнашиваются в процессе работы, до параметров, требуемых чертежами.

Станок изготовлен по техническому заданию, составленному специалистами Красноярского судоремонтного центра, с учетом максимальных габаритов гребных валов, используемых в Енисейском бассейне речных судов. На нем можно ремонтировать изделия до 8 м длиной.

Новое оборудование, установленное в механосборочном цехе, оснащено современными источниками тока, системой подачи и рециркуляции флюса. Компьютерная технология позволяет автоматически выставлять сварочные пара-

метры под определенный размер вала. Ранее параметры сварки, оборотов, подачи сварочной проволоки при переходе на другой диаметр подбирался опытным путем.

Кроме того, если на прежнем станке выполнялась только наплавка под флюсом, то теперь судоремонтники получили возможность выполнять наплавочные работы в трех режимах: под флюсом, в защитной среде аргона или углекислого газа, выбирая оптимальный вариант в зависимости от поставленных задач, диаметра и материала, из которого изготовлен вал.

Оборудование произведено на одном из предприятий Сибири и смонтировано работниками энергомеханического цеха Красноярского судоремонтного центра. За две недели, в течение которых выполнялись пуско-наладочные работы с привлечением специалиста компании-изготовителя,

красноярские судоремонтники обучились работе на новом оборудовании, освоили настройки и программирование станка.

«Новый наплавочный станок обеспечивает более качественный сварочный шов, удобен в эксплуатации. Это позволит выполнять восстановление гребных валов быстрее и качественнее. От судоремонтной кампании зависит весь ход навигации. Чтобы эффективно справляться с поставленными задачами, судоремонтные мощности постоянно обновляются. В 2021 году Енисейское речное пароходство затратило на эти цели порядка 100 млн рублей», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов. Напомним, к предстоящей навигации Енисейское пароходство готовит 416 единиц флота. Затраты компании на судоремонт превысят 700 млн руб.

ПО ВЫСОКИМ СТАНДАРТАМ ОХРАНЫ ТРУДА

ЕРП в 2021 году направило 102 млн руб. на охрану труда.

Енисейское речное пароходство в 2021 году вложило значительные средства в мероприятия по улучшению охраны труда и промышленной безопасности. В том числе 35,7 млн направлено на приобретение спецодежды и других средств индивидуальной защиты, 3,7 млн — на противоэпидемические мероприятия. В общей

сложности вложения составили 102 млн руб.

В 2021 году в Енисейском пароходстве переработали все инструкции по охране труда и программы обучения работников в соответствии с новыми требованиями федерального законодательства, введенными в действие с 01.01.2021, провели обучение и

проверку знаний персонала по новым правилам.

Помимо этого, в подразделениях пароходства выполнялись мероприятия по улучшению условий труда, в том числе ремонт санитарно-бытовых помещений.

Отмечается, что подтверждением результативности постоянной и целенаправленной работы в данном направлении стало отсутствие значительных замечаний, выявленных в ходе проверок надзорных органов.

«Законодательство в области охраны труда постоянно меняется, внедряется все больше норм международных стандартов, что заставляет предприятия двигаться вперед. В 2022 году мы продолжим работу, направленную на снижение уровня травматизма и профессиональных заболеваний, улучшение условий труда», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.



Фото пресс-службы ЕРП

ЯНАО

НА ПОЛУЕ И ПОЛЯБТЕ

В Салехарде планируют расчистить реки Полуй и Полябта и утилизировать старые баржи в районе старого речпорта.

В Салехарде в Год экологии на Ямале, объявленном губернатором Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрием Артюховым, проведут масштабную расчистку берега рек Полуй и Полябта. Кроме того планируют утилизировать старые баржи в районе старого речпорта.

«Вдоль берега Полябты поэтапно в течение полугодия будем

убирать заброшенные баржи. Они стоят там много лет, представляют достаточно серьезную экологическую угрозу — ржавеют, остатки топлива попадают в воду. Есть решения суда по девяти объектам. Через месяц мы начнем работу», — сообщил глава Салехарда Алексей Титовский.

В случае, если у горожан есть документы, подтверждающие право собственности на

какой-либо из объектов, их необходимо предоставить в Департамент имущества и земельных отношений Салехарда. Но оставить объект на месте не получится — в любом случае придется убрать.

«Очистка береговой линии на территории города — одна из приоритетных задач, которая стоит перед нами на ближайшее время», — сказал Алексей Титовский.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ



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

ОБЪЕМЫ РАСТУТ, ГЛУБИНЫ ОБЕСПЕЧЕНЫ

Объем дноуглубительных работ ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в 2021 году вырос на 16,5%.

В управлении ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в феврале 2022 года прошли заседания балансовых комиссий, на которых руководители филиалов учреждения отчитались о том, как выполнялись аспекты государственного задания в навигационный период 2021 года. В общей сложности в навигацию 2021 года выполнено дноуглубление в объеме 1 млн 2,1 тыс куб. м, что на 16,5% превышает показатели прошлого года.

Одна из основных задач, которая стоит перед ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в навигацию, — обеспечение безопасности судоходства. Для ее выполнения проводятся дноуглубительные работы, расставляются и обслуживаются буи, обозначающие судовой ход, другие знаки судоходной обстановки, которые также отвечают за безопасность, кроме того, проводятся дноочистительные и тральные работы.

Ни одного чрезвычайного происшествия на внутренних водных путях Обь-Иртышского бассейна, обслуживаемых ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», допущено не было.

Вместе с итогами деятельности за прошедший год на заседании балансовых комиссий филиалы учреждения получают задачи на предстоящую навигацию и текущие судоремонтные работы. В целом по учреждению в межнавигационный период 2021–2022 годов 43 судна, для которых подошел срок очередного освидетельствования (один раз в пять лет), поставлены на средний ремонт, 19 судов будут отремонтированы капитально, а 86 единиц флота ждет текущий ремонт.

По итогам балансовых комиссий деятельность всех филиалов была признана удовлетворительной, все получили определенный объем задач на текущий межнавигационный и последующий навигационный периоды.

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

СНО — В ГОТОВНОСТЬ!

В филиалах Администрации Обского БВП работы по подготовке СНО к навигации близятся к завершению.

Путейцы филиалов ФБУ «Администрация Обского БВП» успешно завершают подготовку средств навигационного оборудования к предстоящей навигации. В настоящее время наряду с ремонтом полным ходом идет изготовление СНО. Выполнение плана по заготовке обстановочного инвентаря необходимо для реализации программы обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов в Обском бассейне в навигацию 2022 года.

Всего до начала навигации, с учетом запаса на потери СНО в период прохождения весеннего ледохода, необходимо изготовить 718 щитов различных типов и типоразмеров и отремонтировать 105 буюев. (В прошлом году — 905 и 66 ед. соответственно.)

При изготовлении береговых средств навигационного оборудования активно используются современные материалы: металл, сайдинг, поликарбонат, что увеличивает срок эксплуатации знаков и их прочностные характеристики.

Кроме того, для нужд филиалов на навигацию 2022 года на базе Томского РВПиС, согласно плану строительства навигационных знаков, построено 80 буюев 3, 4 и 5 типоразмеров.

Для освещения навигационной обстановки, одновременно с изготовлением и ремонтом СНО, завершается ремонт светосигнального оборудования. Из 460 единиц на конец февраля готово уже 400.

В целом на конец февраля по всем филиалам работы выполнены более чем на 80%.

ПОДВЕЛИ ИТОГИ, ОПРЕДЕЛИЛИСЬ С ПЛАНАМИ

В Волжском бассейне запланированы дноуглубительные работы в объеме 5,72 млн куб. м.

В Волжском бассейне в навигацию 2022 года транзитные землечерпательные работы запланированы в объеме 5,72 млн куб. м. Увеличение плана составило 720 тыс. куб. м грунта по сравнению с навигацией 2021 года. Это связано с повышением категоричности на нескольких участках водных путей в навигацию-2022. Об этом рассказал заместитель руководителя ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Сергей Булашов, выступая с докладом по итогам работы Администрации Волжского бассейна в навигацию 2021 года и задачам на предстоящую навигацию на встрече представителей судоходных компаний региона, совмещенной с очередным заседанием Общественного совета Волжского бассейна.

В навигацию 2022 года русловыми партиями планируется выполнить 19,1 тыс. км промеров, из них на транзите — 15 тыс. км промеров, на внутранзитных работах — 4,1 тыс. км промеров.

В навигацию 2021 года в филиалах ФБУ «Администрация Волжского бассейна» было задействовано восемь русловых изыскательских партий. Ими выполнено 19 тыс. км промеров. При 16,6 тыс. км промеров это 115% от плана 2021 года. Из них на транзите в соответствии с государственным

заданием было выполнено 16,9 тыс. км промеров. При 15,8 тыс. км промеров, запланированных в 2021 году, это 107%.

В навигацию 2021 года в Волжском бассейне действовало около 162 сухогрузных причалов, 28 нефтеналивных причалов, 84 пассажирских причалов и остановочных пунктов. Было перевезено 41 млн 398 тыс. 924 тонны грузов, что на 412 тыс. 690 тонн больше, чем в 2020 году. Строительных грузов перевезено 26 млн 281 тыс. 607 тонн (на 10,42% больше), наливных — 8 849 452 тонны (плюс 14,6%). Больше, чем в предыдущем году, перевезено соли и лесных грузов.

В завершившуюся навигацию в Волжском бассейне перевезено 1 млн 234 638 пассажиров, пассажирским флотом было выполнено почти на 3 тыс. рейсов больше, чем в 2020 году.

Общая протяженность внутренних водных путей в границах Волжского бассейна составляет 9252,3 км (на 21 км больше, чем в 2020 году, +0,2%). В 2021 году на карте бассейна появились новые водные пути.

Гидрологические условия навигации 2021 года были относительно благоприятные, за исключением Нижней Волги, где уровни воды опускались ниже проектных значений.

Водные пути, по которым, в сравнении с 2021 годом, улучшены показатели: на реке Вятка — два участка протяженностью 5 и 1,1 км, на реке Волга — две судоходных трассы протяженностью 4 и 1 км, на Чебоксарском и Волгоградском водохранилищах — подходы к пристани населенного пункта Лысково (4 км) и причалу Новониколаевский (3 км), на реке Волга — несколько подходов, в т.ч. к порту Ахтубинск (6 км) и др. На девяти участках повышена категоричность, на двух — увеличена глубина.

Степень насыщенности водных путей навигационными знаками осталась, как и в предыдущие годы, — один знак на один километр.

Фактический объем выполненных транзитных землечерпательных работ в навигацию 2021 года составил 6,225 млн куб. м при годовом плане 5,0 млн куб. м (выполнение составляет 125%). Дноуглубительные работы на плесе Городец — Нижний Новгород в навигацию 2021 года составили 2,57 млн куб. м.

Фактически выполненный объем внутранзитных работ в 2021 году составил 2,191 млн куб. м, из них на договорных работах 2,172 млн куб. м, при годовом плане 2,6 млн куб. м (исполнение составило 85%).



Фото с сайта Росморречфлота

Об итогах работы служб, подчиненных капитану Волжского бассейна в 2021 году, выполнении капитанами (судоводителями) и судовладельцами требований нормативных правовых документов в области безопасности судоходства доложил и.о. первого заместителя руководителя-капитана Волжского бассейна Олег Степин.

Он отметил, что, со вступлением в силу приказа Минтранса России № 521 от 27 ноября 2020 года «Порядок назначения проверок судов и плавучих объектов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований и проведения таких проверок», изменилась оценка категории риска судна или плавучего объекта, а также интенсивность проведения мероприятий по проверке судна или плавучего объекта в сторону его уменьшения.

За 2021 год было проведено 1560 проверок, выявлено 3538 замечаний, в 200 случаях замечания послужили основанием для задержания судов (14 пассажирских). Обратил внимание на то, что количество нарушений по отношению к количеству проверок увеличилось на 9,5%, также увеличилось количество задержаний в 1,8 раза по сравнению с 2020 годом.

Олег Степин акцентировал внимание на правилах постановки на учет плавучих объектов (зарегистрировано в судовом реестре 237), остановился на требованиях к оформлению договоров навигационного сбора и рассказал о дебиторской задолженности судоходных компаний Администрации Волжского бассейна и др. Было предложено выйти с предложениями в Федеральное агентство морского и речного транспорта и Минтранс России о внесении изменений в нормативные правовые документы в области безопасности судоходства в части отмены типовых схем составов и др.

Анализ аварийности в Волжском бассейне в навигацию 2021 года представил начальник Волжского УГМРН — главный государственный инспектор Госморречнадзора Александр Крюков.

В зоне ответственности Волжского УГМРН Ространснадзора в границах Волжского бассейна за 2021 год зарегистрировано 32 (17 — 2020 г.) транспортных происшествия с судами. По результатам проведенных расследований транспортных происшествия были

классифицированы как аварии — 1 (0 — 2020 г.), инциденты — 17 (16 — 2020 г.) и не подлежащие классификации — 14 (1 — 2020 г.) На учет судовладельцам (участникам происшествий) отнесено 16 случаев (14 — 2020 г.)

Статистика аварийности в 2021 году показывает, что в сравнении с 2020 годом количество транспортных происшествий на внутренних водных путях в границах Волжского бассейна увеличилось. Значительный рост посадок на мель (почти в три раза), увеличение количества ударов (в 1,5 раза).

По результатам ежегодного анализа аварийности, основной причиной транспортных происшествий является невыполнение командным составом требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства, — это 2/3 от всех установленных причин в 2021 году.

О мероприятиях по обеспечению судоходства на участке ВВП Городецкий гидроузел — Нижний Новгород доложил заместитель руководителя ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Анатолий Задорожный. В настоящее время реализуется новый инвестиционный проект «Реконструкция судоходных шлюзов 15–16 Городецкого гидроузла, включая строительство дополнительной камеры шлюза и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород». В 2021 году проведена проверка инвестиционного проекта на предмет эффективности использования средств федерального бюджета. Было получено положительное заключение Минэкономразвития России, подготовлено и согласовано с ФАУ «Главгосэкспертиза России» техническое задание на выполнение проектно-изыскательских работ по объекту капитального строительства. Данное мероприятие включено в федеральную адресную инвестиционную программу, проведены конкурентные процедуры и заключен государственный контракт от 16.12.2021 № 56 с АО «Монолитное строительное управление-1», предметом которого является одновременно выполнение работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию объекта капитального строительства. С 1 января 2022 года права и обязанности государственного заказчика по государственному контракту от 16.12.2021 № 56 переданы ФКУ «Ространсmodernизация».



Фото предоставлено компанией «ВодоходЪ»

СРОКИ УСТАНОВЛЕННЫ

На Нижней Волге навигация откроется 1 апреля.

В Волжском бассейне определены сроки открытия навигации 2022 года, рассказал заместитель руководителя ФБУ «Администрация Волжского бассейна» Сергей Булашов на встрече представителей судоходных компаний региона, совмещенной с очередным заседанием

Общественного совета Волжского бассейна.

Сроки открытия навигации 2022 года: Горьковское водохранилище — 25 апреля; река Волга от Городца до Нижнего Новгорода — 24 апреля; Чебоксарское водохранилище — 24 апреля; Куйбышевское водохранилище —

22 апреля; Саратовское водохранилище — 7 апреля; Волгоградское водохранилище — в период 1–7 апреля; Нижняя Волга — 1 апреля; река Ока — 25 апреля; река Сура — 1 июня; река Кама — 23 апреля; река Самара от 20-го км до устья — 7 апреля; река Вятка — 3 мая; Городецкие шлюзы — 25 апреля; Чебоксарский шлюз — 24 апреля; Самарские шлюзы — 22 апреля; Балаковский шлюз — 7 апреля.

ПЛОХ ТОТ МОРЯК, ЧТО НЕ МЕЧТАЕТ О «СОВКОМФЛОТЕ»

Наш сегодняшний гость — Владимир Анатольевич Гадалкин, осуществляющий технический менеджмент судов в «Совкомфлоте» — одной из ведущих в мире компаний по морской транспортировке газа и нефти. Его должность называется технический суперинтендант. Но в детстве он, конечно, просто мечтал о море...

— Владимир Анатольевич, как вы, уроженец «неморского» города Новгорода, решили стать моряком?

— Да, я родился в Новгороде в 1953 году, на реке Волхов, вытекающей из озера Ильмень, которое находится на знаменитом пути «из варяг в греки». В исторической литературе озеро Ильмень часто называли Русским морем, но, конечно, это просто большое озеро. Зато в школьные годы я часто ездил на каникулы к своей тете в город Лиепая в Латвии, на берегу Балтийского моря. Она жила недалеко от побережья, и, конечно, большую часть времени с мальчишками я проводил на море.

Плюс на меня повлиял мой старший двоюродный брат, который в 60-е годы служил на судах Военно-Морского флота на Севере. И у меня сначала было желание поступить в Высшее военно-Морское инженерное училище имени Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде. Другой брат, который жил в Лиепая, агитировал меня идти учиться в мореходку в Лиепая, которая готовила кадры для судов рыбопромыслового флота. Я стал подумывать об этой специальности. Но, в итоге, в 8-м классе я твердо решил поступать в Ленинградское высшее инженерное морское училище имени адмирала С. О. Макарова (ЛВИМУ), приложив усилия в учебе в школе, особенно в математике, физике. После окончания школы

№ 12 в городе Новгороде в 1971 году я поступил на судомеханический факультет ЛВИМУ.

Прошло много лет со времени окончания моей учебы, и я все больше убеждаюсь, что те годы были лучшими в морском образовании СССР, России. Люди, по учебникам которых мы учились, нам преподавали и общались с нами живую.

— Какое судно для вас стало первым?

— Первым судном, на котором мне довелось постигать основы профессии, стал сухогруз. Во время моей учебы с 1971 по 1976 год курсанты всех факультетов — судоводительского, судомеханического, радиотехнического, электромеханического и даже арктического факультета — проходили практику на девяти сухогрузах водоизмещением 10–12 тыс. тонн, специально построенных для плавательной практики.

Это внесло неоценимый вклад в нашу общую подготовку во время учебы. Мы выходили совершенно готовыми специалистами.

Также во время учебы я попал на индивидуальную практику в Эстонское морское пароходство. Мой первый рейс на судне «Василий Шелгунов» в должности моториста был в порты побережья Западной Африки. Работа на судне была достаточно тяжелая, но это не отбило желание работать. Этот двухмесячный рейс определил мое дальнейшее будущее.

— Как начиналась ваша морская карьера?

— После института в 1976 году я начал работать на судах Эстонского морского пароходства. За 16 лет работы в пароходстве до конца 1992 года мне довелось поработать на универсальных сухогрузных судах, но в основном работал на судах ро-ро.

Свою профессиональную карьеру я начинал с должности 4-го механика, а покидал Эстонское пароходство старшим механиком. Время тогда было непростое — Советский Союз распался, настоящее и тем более будущее было неопределенным.

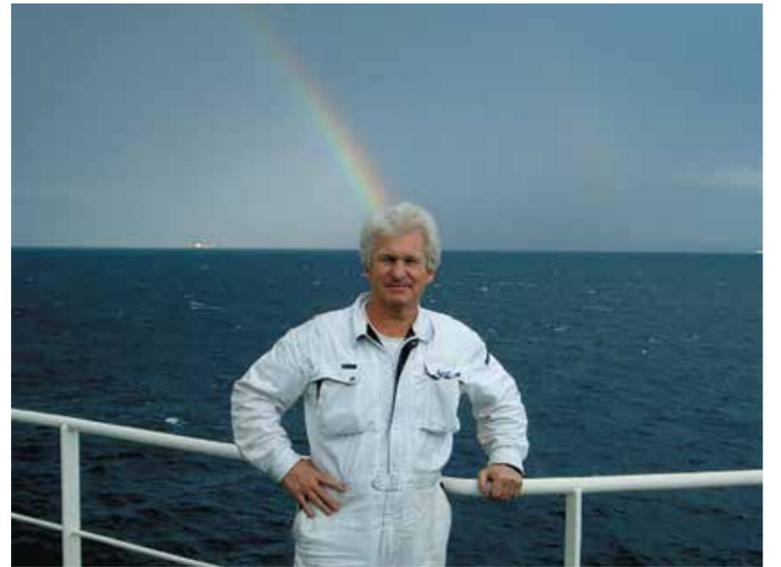
Тогда же «Совкомфлот» создал в Лимасоле на Кипре компанию «Юником» для осуществления комбинированного менеджмента своего флота: операционного управления, департамента кюинга, технических структур, отдела безопасности мореплавания, обеспечения связи и коммуникаций, бухгалтерского учета, отдела закупок запасных частей. На мой взгляд, это был очень своевременный и тактически верный шаг, который позволил собрать в одной организации определенную часть судов советских пароходств. На судах под менеджментом этой компании в начале 1993 года и началась моя работа в структуре «Совкомфлот».

В этот период компания консолидировала не только флот, но и кадры. В плавсостав компании активно привлекались профессионалы морского флота СССР всех специальностей, в том числе из бывших советских республик — Украины, Латвии, Эстонии, Литвы.

— В поиске работы оказались практически одновременно достаточно много советских моряков. Какие навыки тогда были востребованы?

— Дело в том, что при работе на советском морском флоте не было острой необходимости в знании иностранного языка, все инструкции были на русском. Поэтому, оставшись без работы, специалисты без знания английского языка столкнулись со сложностями. Уровень знаний английского, которые я имел, оказался достаточным, чтобы дать мне определенные конкурентные преимущества.

Мне повезло с изучением английского языка. Сначала в школе, где были хорошие учителя английского и методика преподавания, а потом в Макаровке, где из 100 учащихся потока я был отобран в группу из 25 курсантов с усиленным изучением английского языка. Многие предметы нам преподавали на английском, например, курс по судовым котлам, двигателям внутреннего сгорания. То есть мы владели профессиональной терминологией, могли читать документацию на



На крыле навигационного мостика танкера «Валдай»

английском.

В моей судьбе это сыграло важную роль при трудоустройстве в компанию «Юником» в качестве старшего механика и в дальнейшем, когда продолжил работу в офисе в должности технического суперинтенданта. В общей сложности непосредственно на судах в море я проработал 26 лет. И вот уже 22 года работаю в береговой структуре технического менеджмента. За все эти годы я ни разу не пожалел, что выбрал профессию судового механика.

— В чем суть работы технического суперинтенданта?

— Судно должно работать максимально эффективно и зарабатывать средства судовладельцу, нельзя допускать его простоя и нанесения экономического ущерба фрахтователям. Следует обновлять судно в таком техническом состоянии, чтобы оно отвечало стандартам и требованиям классификационных обществ, ИМО, фрахтователя и приносило прибыль судовладельцу.

— Что самое страшное может произойти в работе суперинтенданта?

— Простой (off-hire) из-за неудовлетворительного технического состояния судна.

— Какие управленческие решения позволяют содержать в надлежащем техническом состоянии судно?

— В частности, в рамках подготовки судна к работе в «Совкомфлоте» для каждого судна — вне зависимости от его назначения и возраста — разрабатывается технический бюджет на последующий календарный год. В него закладываются все расходы, связанные с эксплуатацией судна в течение следующего года: это потребности в обеспечении необходимыми запчастями, расходными и лакокрасочными материалами, выполнении необходимых сервисов береговыми организациями (в том числе докование), потребности в смазочных материалах и т.д. Этот бюджет согласовывается и утверждается судовладельцем. Такой подход позволяет четко планировать работу, оценивать

потенциальные риски в эксплуатации судна и своевременно принимать технические решения.

— Как выстроена работа суперинтенданта в «Совкомфлоте»? Сколько судов у него в ведении?

— Какого-то жесткого норматива нет, в среднем в постоянном ведении обычно 4–5 судов. Это зависит от их возраста, задач, которые они выполняют, требований к их работе. Во времена моей работы на Кипре был период, когда за мной были закреплены для технического управления шесть судов, танкеров различного возраста и тоннажа — от 47000 до 156000 тонн водоизмещением.

В 2019-м руководство компании предложило мне поработать на Сахалине. Я согласился и перелетел с острова Кипр на остров Сахалин. Здесь за мной закреплено техническое управление трех танкеров — «Залив Анива», «Залив Байкал» и «Залив Восток». Это танкеры 100-тысячники, возрастом по 13 лет. Через два года их заменят на более новые «зеленые» Афрамаксы, работающие на сжиженном газе. Они будут бункероваться газом с погрузочного терминала порта Пригородное. Эти танкеры вместе с пятью другими танкерами в управлении структуры «Совкомфлот» на Сахалине, такого же тоннажа и тоже с носовым погрузочным устройством, которые грузятся в порту Де Кастри, работают в жестком графике. Как трамвай — никаких задержек. При таком интенсивном и ответственном графике эксплуатации судов три танкера — весьма серьезная нагрузка.

Хочу отметить, что люди, имеющие опыт работы на судах, могут быть востребованы на берегу не только для выполнения работ по управлению флотом и технического менеджмента, но и в судостроении, судоремонте, техническом обслуживании, в классификационных обществах, в морских агентствах, а также в службах портового надзора. Потребность в хорошо образованных и высокопрофессиональных специалистах будет только возрастать.

Татьяна Вильде
Фото из личного архива
В. А. Гадалкина



Танкер СКФ «Валдай» в проливе Босфор



Челночный танкер «Юрий Сенкевич»

ЭКСПЕДИЦИЯ

МЕЖДУ
ТЕРИБЕРКОЙ
И ЙОКАНЬГОЙ

Совместная экспедиция Северного флота и РГО «Помни войну» пройдет в Арктике в апреле — ноябре 2022 года.

В штабе Северного флота под руководством командующего флотом адмирала, Героя России Александра Моисеева состоялось совещание по планированию проведения научно-исследовательской комплексной экспедиции Северного флота и Русского географического общества по поиску исторических артефактов времен Великой Отечественной войны и более раннего периода в Арктике под названием «Помни войну». В 2022 году экспедиция будет проведена в период с апреля по ноябрь. Об этом сообщила пресс-служба Минобороны России.

С докладом выступил научный руководитель проекта, начальник отдела по исследованию Арктики гидрографической службы Северного флота, капитан 1-го ранга Алексей Корнис. Он подвел итоги экспедиции прошлого года, по итогам которой издательским центром Минобороны России был выпущен подробный отчет тиражом более 500 экземпляров. Сам проект был представлен на соискание премии Русского географического общества «Хрустальный компас».

Экспедиция будет проведена в девять этапов в период с апреля по ноябрь. В научно-исследовательской и поисковой деятельности примут участие суда гидрографической службы и вспомогательного флота Северного флота, подразделения береговых войск и отрядов специального назначения по борьбе с подводными диверсионными силами и средствами, водолазы и специальные средства аварийно-спасательных отрядов управления поисковых и аварийно-спасательных работ, а также ряд гражданских организаций, сотрудничающих с Русским географическим обществом.

География проекта охватывает Баренцево и Карское моря, побережье Кольского полуострова и Рыбачьего, а также островов архипелага Новая Земля. Исследования будут проведены в Кольском заливе в Териберке. Летом впервые будет обследован Мурманский берег Кольского полуострова в районе между Териберкой и Йоканьгой.

Работы по детальному обследованию затонувших объектов в Кольском заливе начнутся в апреле. В них будут задействованы новые большие гидрографические катера «Леонид Сенчура» и «Григорий Шадрин», поступившие на вооружение Северного флота в прошлом году.

Планируется оценить возможность подъема на поверхность со дна Кольского залива самолетов «Аэрокобра» и «Каталина», затонувших на траверзе главной базы флота — Североморска (поселка Ваенга) в годы Великой Отечественной войны, когда там действовал военный аэродром и базировалась часть надводных сил.

Комплексная экспедиция Северного флота и Русского географического общества — это новая форма подготовки Северного флота, согласованная по месту, времени, целям и задачам, организуемая на едином историко-географическом фоне по единому замыслу и плану в интересах повышения готовности сил Северного флота к решению задач в Арктике.

ВЫПУСКНОЙ

ЧЕТВЕРО – С ОТЛИЧИЕМ!

Первый в 2022 году выпускной прошел в Макаровке на факультете навигации и связи Института «Морская академия».



Фото ГУМРФ

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова выпускники-2022 факультета навигации и связи Института «Морская академия» дипломы специалистов получили 23 радиоинженера. Четверо из них — с отличием.

Ректор университета Сергей Барышников поздравил выпускников со знаменательным для них днем. Также слова напутствия молодым представителям

профессии сказали декан факультета навигации и связи Александр Бояринов, заместитель декана Александр Коноплев, заведующий кафедрой радиоэлектроники Михаил Солодовниченко, начальник курса Александр Горбачев.

Молодые специалисты будут работать в области эксплуатации береговых и судовых радиотехнических и информационно-телекоммуникационных систем. Их ждут в ООО «НТИ», ЗАО «Антарсат»,

ФГУП «Росморпорт», Национальной спутниковой компании, Сахалинском морском пароходстве, ООО «ОСИнформ», ООО «Навгеоэксперт», АО «Антей-север», АО «Балтийский завод» и других компаниях.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова — старейший транспортный вуз, осуществляющий подготовку высококвалифицированных кадров в сфере водного транспорта. Флагман морского образования России. В ГУМРФ учатся более 13 тыс. курсантов и студентов. Каждый год университет выпускает более 2500 специалистов. Численность профессорско-преподавательского состава вуза составляет 650 человек, из них 60% — это доктор и кандидаты наук. Полномочия учредителя осуществляет Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Профессиональная деятельность выпускников специальности «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования» связана с работами по техническому обслуживанию и ремонту транспортного радиооборудования; проведением контроля и определением работоспособности радиооборудования, прогнозированием его технического состояния.

ПРОГРАММНЫЙ КОМПЛЕКС

ПРОТЕСТИРУЕТ
И ПОДГОТОВИТ

В ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова начал работу новый комплекс для аттестации моряков.

Институт дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ввел в эксплуатацию новую систему входного тестирования, промежуточной и итоговой аттестации моряков.

Установленный программный комплекс проверки знаний предназначен для оценки знаний членов экипажей морских судов в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками и другими международными и национальными нормативными документами, регламентирующими компетентность членов экипажей морских судов, обеспечение безопасности мореплавания и предотвращение загрязнения окружающей среды.

Комплекс будет использоваться подразделениями Института ДПО для тестирования при обучении, а также для подготовки слушателей курсов (кандидатов) к квалификационным испытаниям в администрациях морских портов.

В состав программного обеспечения помимо вспомогательных модулей — центра управления и менеджера вопросов — вошли 28 электронных тестов к сдаче экзаменов специалистами водного транспорта с целью подтверждения квалификации.

«Комплекс позволяет проводить детальное тестирование по одной или нескольким компетенциям, соответствующим отдельной области знаний, до 20 слушателей одновременно в каждом из пяти учебных классов, расположенных в различных учебных городках университета», — пояснили в вузе.

Программный комплекс проверки знаний, включая центр управления, начал работать с 1 марта 2022 года.

Тренажерная база Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова в середине февраля пополнилась новым классом подготовки радиоспециалистов Глобальной морской системы связи при бедствии.

ТРЕНАЖЕРНАЯ БАЗА

ДЛЯ РАБОТЫ С ГМССБ

Макаровка пополнила свою тренажерную базу новым классом по подготовке связистов.

Тренажерная база Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова пополнилась новым классом подготовки специалистов для работы с Глобальной морской системой связи при бедствии.

Учебный класс оснащен восемью рабочими местами и местом инструктора, а также современными судовыми станциями спутниковой связи Iridium и Inmarsat. Установленный тренажер ГМССБ имеет свидетельство об одобрении типа аппаратуры Федерального агентства морского и речного транспорта в том, что он соответствует применимым требованиям Разделов А-1/12 и В-1/12 Кодекса ПДНВ и может использоваться для подготовки радиоспециалистов ГМССБ. Инструкторы Морского учебно-тренажерного центра Института ДПО и преподаватели Института «Морская академия» прошли соответствующее обучение по использованию учебного комплекса.

«Сегодня мы с уверенностью можем утверждать, что в преддверии вступления в силу 1 марта 2022 года нового Положения о дипломировании членов экипажей морских судов университет полностью укомплектован самым современным и разнообразным оборудованием, которое обеспечит эффективное привитие практических навыков для подготовки радиоспециалистов ГМССБ, требуемых Главой IV Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками и Регламентом радиосвязи МСЭ», — отметил директор Института ДПО Сергей Айзинов.

Новый тренажер будет использоваться как для обучения курсантов и студентов университета, так и для повышения квалификации радиоспециалистов морского флота в соответствии с новым Положением о дипломировании, утвержденным приказом Министерства транспорта.

Подготовка связистов ГМССБ стала первым направлением созданного в 1995 году в структуре Макаровки Морского учебно-тренажерного центра. Общая группировка одобренных тренажеров ГМССБ университета сегодня насчитывает 32 рабочих места обучающихся для их одновременной работы.