Отраслевая газета BOAHBI

июля 2021 года Nº7 (13025)

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

Отраслевая газета «Водный транспорт» основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР



НЕ БРОСАТЬ, А УТИЛИЗИРОВАТЬ!



«МУСТАЙ КАРИМ» В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ



ТОАЩИРО и углубляют



ПОД ПАРУСАМИ «МИРА»

ПРАЗДНИЧНАЯ РЕГАТА: ПОБЕЖДЕННЫХ НЕ ОКАЗАЛОСЬ!

День работников морского и речного флота и в этом году отрасль отметила традиционной корпоративной регатой.

релищные состязания парусных яхт, приуроченные кпрофессиональномупразднику, который отмечается в первое воскресенье июля, прошли в акватории Химкинского водохранилища. В традиционной корпоративной регате приняли участие одиннадцать команд, в том числе сборные Минтранса России, Морского и Речного регистров, Российского университета транспорта, Росморречфлота и его крупнейших подведомственных предприятий — Росморпорта, Морсвязьспутника, Морспасслужбы, Канала имени Москвы и двух отраслевых вузов — ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и МГУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова.

На церемонии открытия заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай поздравил коллег с профессиональным праздником, отметив, что все участники гонки станут победителями вне зависимости от набранных очков. Будучи опытным судоводителем, заместитель министра и сам принял участие в соревнованиях в качестве капитана команды Минтранса.

В корпоративном парусном турнире приняли участие быстроходные парусные яхты класса J70, способные развивать скорость до 20 узлов (36 км/ч). На каждой по 4-5 гонщиков и шкипер. В меру ветреная и ясная погода позволила провести все пять гонок. Дистанция гонок в зависимости от силы ветра и его направления варьировалась от 1 до 2,5 миль.

По результатам пяти гонок победу одержала команда Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (капитан Дарина Манн). Второе место заняла сборная Российского речного регистра (капитан Мария Цветинская). «Бронза» у экипажа Росморречфлота (капитан Денис Ушаков).

По окончании соревнований победителям и участникам регаты были торжественно вручены призы, дипломы и памятные медали. Бесплатный бонус в виде заряда здоровья и хорошего настроения увезли с собой все участники регаты и активно их поддерживавшие болельщики и болельщицы.

О НАВИГАЦИИ И ЦИФРОВИЗАЦИИ

Ход навигации и цифровую трансформацию отрасли обсудили на совместном заседании Коллегии Росморречфлота и Общественного совета при Росморречфлоте.

од навигации на внутренних водных путях, цифровая трансформация и стратегические проекты развития отрасли стали главными темами совместного заседания Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте. К участникам заседания, прошедшего под председательством руководителя Росморречфлота Андрея Лаврищева, в режиме видеоконференцсвязи обратился министр транспорта

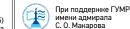
Виталий Савельев. Он акцентировал внимание на повышении темпов масштабной реконструкции и создания объектов инфраструктуры, устранении «узких» мест на реке — строительстве нового Багаевского гидроузла на Дону и реконструкции Городецкого шлюза на Волге, создании современного и эффективного флота, внедрении передовых логистических и управленческих схем, обеспечении безопасности судоходства, содействии развитию водного туризма.

«Важным вопросом также является цифровая трансформация на морском и внутреннем водном транспорте. Вопросы цифровой зрелости отраслей экономики находятся на особом контроле у руководства страны, и я уверен, что морская и речная отрасль должны занять в этом процессе достойное место, — отметил глава транспортного ведомства. — Росморречфлот должен приложить максимум усилий по переводу своих государственных услуг в электронный вид и запустить возможность их получения через единый портал государственных услуг».

С докладом о ходе навигации 2021 года на внутренних водных путях Российской Федерации выступил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов. Согласно приведенным им данным, хотя по состоянию на 1 июня объемы перевозок пассажиров на ВВП к уровню прошлого года, прошедшего в условиях эпидемиологического локдауна, существенно увеличились, они остаются на 21% ниже уровня 2019 года, тогда как пассажирооборот снизился на 45%.

Окончание на стр. 2







В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

НЕ БРОСАТЬ, А УТИЛИЗИРОВАТЬ!

Михаил Мишустин считает присоединение России к Международной конвенции об удалении затонувших судов «значимым шагом в решении вопроса».

ремьер-министр РФ на заседании правительства заявил о необходимости утилизации старых судов. «Владельцы автомобилей у нас уже привыкли, что старые машины нужно утилизировать, а не бросать на дороге. Такую же привычку нужно сформировать и в сфере судоходства. Чтобы старые суда и баржи не оставляли вдоль берегов, их ржавые остовы не портили пейзаж, не затрудняли перевозку людей и грузов и не наносили вред окружающей среде», — цитирует премьер-министра пресс-служба Правительства РФ.

По мнению Михаила Мишустина, «значимым шагом в решении вопроса станет присоединение нашей страны к Международной конвенции об удалении затонувших судов».

Этот документ не только обязывает владельцев сообщать о факте гибели судна и опасности его груза, но и возлагает на них ответственность за удаление утонувших судов.

В связи с этим собственник судна должен будет оформить соответствующую страховку или предоставить иное финансовое обеспечение своей ответственности.

«После ратификации конвенции в парламент будут внесены подготовленные законопроекты, которые уточнят механизмы ее действия на территории нашей страны», — уточнил руководитель правительства.

Ранее заместитель председателя Правительства РФ Виктория Абрамченко обсудила с губернаторами регионов мероприятия по утилизации затопленных в портах Дальнего Востока судов. На приоритетные проекты по ликвидации накопленного вреда на суше и на море по поручению президента РФ Владимира Путина будет направлено 20 млрд руб. Регионы и профильные ведомства должны определить перечень таких «горячих точек», которые требуют вмешательства в ближайшее время.



Фото с сайта правительства РФ

КОЛЛЕГИЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА

О НАВИГАЦИИ И ЦИФРОВИЗАЦИИ

Начало на стр. 1

В секторе перевозок грузов пока также наблюдается спад. Во внутреннем сообщении объемы уменьшились на 18%, в заграничном — на 12%.

В качестве основных на эту навигацию докладчик назвал три задачи путейцев: не допустить срывов установленных гарантированных габаритов судовых ходов; обеспечить безопасность судоходства и повысить техническое состояние судоходных ГТС. При этом, подчеркнул Константин Анисимов, от судоходных компаний в штабе отрасли ожидают рост увеличения объема транспортных услуг.

Своим мнением по данным вопросам поделились руководители администраций Волго-Балтийского и Азово-Донского речных бассейнов — Федор Шишлаков и Сергей Гайдаев.

Об этапах и целях цифровой трансформации Росморречфлота рассказал заместитель руководителя агентства Денис Ушаков. Он напомнил, что стартовавшая и планомерно развивающаяся цифровая трансформация отрасли должна обеспечить качественный скачок от автоматизации к цифровому управлению процессами и услугами, основанный на использовании новых высокотехнологичных инструментов.

Среди ключевых результатов реализации этого проекта Ушаков назвал перевод в электронный вид всех 13 оказываемых Росморречфлотом государственных услуг с удобным алгоритмом доступа и пользования через единый портал госуслуг. В текущем году, отметил он, на единый портал ГУ будет выведено 9 услуг, в 2022-м — еще 4. При этом две специализированные госуслуги, выведенные на единый портал в 2021 году, будут предоставляться через Единую государственную информационную систему обеспечения транспортной безопасности.

Заместитель министра транспорта Александр Пошивай поздравил всех с отраслевым праздником и призвал участников Коллегии сделать основной целью своей деятельности слаженную работу на общий результат.

ТЯЖЕЛЫЙ МАЗУТ ПОД ЗАПРЕТОМ

КЗМС ИМО утвердил запрет на использование тяжелого топлива в Арктике с 1 июля 2024 года.

Т / омитет по защите морской среды от загрязнения Международной морской организации принял поправки к Приложению I Международной конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (МАРПОЛ). Принятые поправки устанавливают запрет на использование тяжелого топлива и его перевозку в качестве топлива с 1 июля 2024 года. Для всех судов, имеющих конструктивную защиту топливных танков в соответствии с требованиями МАР-ПОЛ и Полярного кодекса, есть

возможность получить отсрочку до 1 июля 2029 года. Также прибрежные арктические государства будут иметь право освобождать от применения запрета суда под своим флагом в водах под своим суверенитетом или юрисдикцией при условии соблюдения рекомендаций ИМО по снижению рисков разлива топлива.

Как следует из материалов КЗМС, запрет будет распространяться на использование и перевозку в качестве топлива продуктов, плотность которых при 15°C превышает 900 кг/куб. м или кинематическая вязкость при 50°С превышает 180 мм²/с.

Суда, участвующие в обеспечении безопасности судов или в поисково-спасательных операциях, и суда, предназначенные для обеспечения готовности к разливам нефти и реагирования на них, будут освобождены от ответственности.

Суда, которые соответствуют определенным строительным стандартам в отношении защиты топливных баков, должны будут соответствовать требованиям с 1 июля 2029 года и после этой

совкомфлот

ПОВЫШАЯ ДОЛЮ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ СУДОВ

«Совкомфлот» и TotalEnergies расширяют сотрудничество в морской транспортировке СПГ.

«Совкомфлот» получил от TotalEnergies подтверждение на исполнение опционов на два конвенциональных газовоза группы СКФ типоразмера «Атлантикмакс» нового поколения грузовместимостью 174 тыс. куб. м каждый, на срок эксплуатации до 7 лет.

Основанием для дальнейшего расширения сотрудничества двух компаний стал ранее заключенный контракт по итогам победы «Совкомфлота» в тендере TotalEnergies.

Все три газовоза будут эксплуатироваться в рамках программы глобальной торговли СПГ TotalEnergies. «Совкомфлот» будет владеть судами и осуществлять их технический менеджмент.

Опциональные суда продолжат серию газовозов типоразмера «Атлантикмакс», хорошо зарекомендовавших себя в международных перевозках СПГ: «СКФ Лаперуз», «СКФ Баренц» и «СКФ Тиммерман».

Специально разработанный с учетом современных экологических норм дизайн газовозов и внедренные инженерные решения позволяют минимизировать воздействие на окружающую среду при их эксплуатации. Пропульсивная установка с прямым приводом малооборотного дизеля на винт (X-DF), система обмыва корпуса воздушным потоком и два валогенератора с электронными преобразователями частоты тока обеспечивают существенную экономию топлива, а система повторного сжижения отпарного газа — снижение потерь груза при его транспортировке.

«Дальнейшее расширение индустриального сегмента бизнеса компании, гарантирующего фиксированный доход, является основой текущей бизнес-модели СКФ и в полной мере соответствует Стратегии Общества, в соответствии с которой компания реализует программу плановой диверсификации флота, повышая долю высокотехнологичных судов, предназначенных для работы в рамках долгосрочных контрактов с ключевыми фрахтователями, -- сказал генеральный директор — председатель Правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов. — Новые газовозы будут построены в соответствии с современными экологическими требованиями ИМО, предусматривающими снижение воздействия на окружающую среду, и позволят увеличить долю газового сегмента в общем бизнеспортфеле компании.

Высокое качество услуг, предоставляемых «Совкомфлотом» глобальным морским перевозчиком, успешно обслуживающим крупные энергетические проекты российских и международных фрахтователей, — вновь подтверждено доверием такого авторитетного партнера, как компания TotalEnergies».



ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ

С УЧЕТОМ МИРОВОЙ ПРАКТИКИ СНОВА

Завершен первый этап разработки Транспортной стратегии до 2030 года.

инистерство транспорта РФ завершило первый этап разработки Транспортной стратегии на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Об этом сообщает пресс-служба министерства.

Результатом первого этапа стал базовый проект Стратегии с обоснованиями и моделями. Его подготовили совместно Минтранс, подведомственные учреждения, отраслевые научные центры и Российский университет транспорта. В Стратегии представлено обновленное видение развития транспортной системы страны в интересах граждан, грузоотправителей, перевозчиков, государственных институтов и всего общества.

При создании Стратегии Минтранс учел мировую практику и тренды разработки аналогичных документов, при этом особое внимание уделено параметрам цифровой трансформации транспорта и внедрения принципов устойчивого развития.

Особенностью нового проекта является уровень проработки ана-

литики, легшей в основу обоснований: проект Стратегии среди прочего содержит глубоко прогнозные экономические условия развития транспортного комплекса России до 2030 и 2035 годов и макроэкономическую модель спроса на грузовые и пассажирские перевозки — данные модели и ключевые блоки аналитики отрабатывались при участии ведущих консалтинговых компаний МсКinsey и Bain.

Впервые в Стратегии предложен механизм управления развитием транспортной инфраструктурой на основе Единой опорной транспортной сети для всех видов транспорта. Транспортная стратегия предполагает постановку задач для смежных отраслей — маши-

ностроения, строительства, энергетики и других. Положения Стратегии будут реализовываться в том числе совместно с формированием региональных планов развития транспортной инфраструктуры. При разработке учтены параметры Стратегии пространствен-

ного развития Российской Федерации на период до 2025 года и данные отраслевых стратегий.

Кроме того, Стратегия учитывает интеграционные процессы в рамках Евразийского экономического союза для наиболее эффективного развития международных транспортных коридоров и маршрутов.

В августе стартует второй этап разработки Транспортной стратегии, в рамках которого документ будет вынесен на обсуждение с отраслевыми ассоциациями, общественными организациями и широким экспертным сообществом с целью формирования консолидированной позиции отрасли.



МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ

ПРОДЛИЛИ НА ТРИ МЕСЯЦА

Продлены сроки действия квалификационных документов моряков.

орская администрация РФ продлевает действие принятых ранее экстренных мер в отношении квалификационных документов членов экипажей судов, срок действия которых истек или истекает до 30 сентября 2021 года включительно. Это делается в связи с возможным продлением ограничительных мер, связанных с развитием эпидемиологической ситуации в различных регионах мира, обусловленных распространением коронавирусной инфекции COVID-19, а также для бесперебойного функционирования международного судоходства.

Так, если член экипажа, находящийся в рейсе, не имеет возможности продлить в установленном

порядке свои квалификационные документы, срок их действия автоматически продлевается на три

Среди таких документов: профессиональные дипломы, выданные Морской администрацией РФ; подтверждения о признании дипломов, выданных иностранным государством; квалификационные свидетельства; подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовозах, химовозах); свидетельства о квалификации судовых поваров; другие квалификационные документы, требуемые в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

Внесение дополнительных отметок о продлении или выдача новых документов не требуются.

Однако, как указывается в сообщении РПСМ, Морская администрация РФ оставляет за собой право в любое время изменить или отменить данные меры в зависимости от развития ситуации с пандемией COVID-19.

Как объяснили в РПСМ, подобные меры вызваны тем, что во многих портах мира продолжают действовать различные ограничения на смену экипажей, а в последнее время в связи с распространением нового штамма коронавируса ряд государств снова ужесточил действующие правила.

РСПП

ПРОТИВОСТОЯТЬ ПАНДЕМИИ

РСПП и ФНПР приняли совместное обращение о необходимости обязательной вакцинации против COVID-19.

бщероссийское объединение работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей» и Общероссийский союз «Федерация независимых профсоюзов России» приняли совместное обращение по вопросу обязательной вакцинации против коронавирусной инфекции. В обращении говорится, что в условиях пандемии важнейшая задача работодателей и профсоюзов заключается в том, чтобы остановить распространение вируса на рабочих местах и обеспечить защиту работников. Поскольку развитие новых волн коронавирусной инфекции может

повлечь закрытие предприятий на неопределенный срок.

«Новые случаи заражения COVID-19 достигают беспрецедентного уровня с начала пандемии, являясь суровым напоминанием о том, что мы по-прежнему находимся в чрезвычайной ситуации, и требуют срочных и неотложных мер правительства, работодателей и работников. Сложилась парадоксальная ситуация: Россия первой зарегистрировала эффективную вакцину, а уровень вакцинации населения — один из самых низких среди развитых стран, что требует решительных действий по формированию коллективного иммунитета в стране»,— говорится в обращении.

В связи с этим РСПП и ФНПР обращаются с призывом к трудящимся — сделать прививку, чтобы эффективно трудиться и обезопасить своих близких и родных; работодателям — использовать имеющиеся у них возможности для вакцинации работников.

Обращение адресовано также Правительству Российской Федерации с просьбой принять решение об обязательной вакцинации всего взрослого населения в соответствии с рекомендациями Роспотребнадзора.

PC

CHOBA Β ΑΠΠΑΡΑΤΕ ΜΑΚΟ



Российский морской регистр судоходства принял участие в 83-м заседании Совета Международной ассоциации классификационных обществ.

ессия Совета Международной ассоциации классификационных обществ прошла под председательством японского классификационного общества и завершила годичный цикл его руководства Ассоциацией.

В течение прошедшего года представитель Российского морского регистра судоходства исполнял обязанности вице-председателя МАКО, председателя Управляющего комитета по стратегии и входил в Аппарат председателя.

В рамках обновленной структуры Ассоциации представитель Регистра на ближайшие 1,5 года снова включен в состав членов Аппарата председателя и, таким образом, будет принимать непосредственное участие в руководстве МАКО.

На ближайшие 2,5 года председателем Совета избран представитель LR Ник Браун. Функции председате-

ля Группы общей политики (GPG), которая организует техническую и нормотворческую деятельность МАКО, следующие три года будет выполнять представитель китайского классификационного общества (CCS) Жиюань Ли.

В настоящий момент внимание Ассоциации сосредоточено на таких актуальных темах, как цифровизация и декарбонизация, включая вопросы кибербезопасности, дистанционных освидетельствований, модернизации МК СОЛАС, безопасности внедрения новых технологий, применения безуглеродных и низкоуглеродных видов топлива, а также реализации на практике недавно принятых в ИМО краткосрочных мер по снижению выбросов парниковых газов в международном судоходстве и гармонизации с ними резолюций

ТОЛЬКО В ЭЛЕКТРОННОМ ФОРМАТЕ

РС запустил в промышленную эксплуатацию новую версию электронного ресурса «Издания РС».

бновленная версия электронного ресурса «Издания РС» разработана на основе детального анализа отзывов и пожеланий пользователей Правил РС и нацелена на повышение качества услуг Регистра. При ее создании учтены применимые международные правила и веб-стандарты, реализованы современные алгоритмы выборок, формирования и группировки информации, которые позволяют выполнять многоуровневые запросы по всему массиву нормативно-технических документов РС.

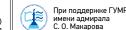
Также раздел корреспондируется с данными других сервисов Регистра, информация хорошо структурирована и оптимизирована для быстрой загрузки и удобного просмотра со стационарных и мобильных устройств в различных браузерах.

Как пояснил начальник отдела информационно-технического обеспечения РС Вячеслав Трушин, обновленный функционал раздела упрощает для пользователей Правил РС идентификацию изменений и дополнений в нормативной базе Регистра и позволяет своевременно отслеживать ее обновления по всем направлениям, актуальным для их работы. Многофункциональный поиск дает возможность идентифицировать документы максимально просто и быстро, как по номерам, так и по ключевым словам.

В новом разделе размещены правила и руководства, рекомендации, справочники, методические указания и выпуски Научно-технического сборника РС с 2019 года. В дальнейшем раздел будет дополнен и более ранними версиями изданий. Технические возможности ресурса позволяют сформировать и скачать одним архивом комплект правил по любому направлению с учетом периода действия документов, на русском и английском языках. Также для клиентов РС в ближайшее время станет доступен сервис рассылки информации об изменениях в Правилах РС.

Для оптимизации процессов и повышения оперативности и качества услуг РС внедряет современные программные продукты во всех направлениях своей деятельности. В настоящий момент инструменты цифровизации широко применяются в процессах технического наблюдения за изготовлением материалов, изделий и оборудования судового назначения, нефтегазового оборудования, в сфере освидетельствования судов в эксплуатации, рассмотрения технической документации судов в постройке, контейнерного произволства.

Также Регистр полностью отказался от печатных изданий нормативно-технических документов: все правила и руководства РС с 2019 года публикуются в электронном формате.





ПРИЗНАНИЕ



Фото с сайта pravda-nn.ru

«МУСТАЙ КАРИМ» В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ

Британское королевское общество RINA признало круизник «Мустай Карим» одним из 50 лучших судов 2020 года.

🤻 ританское Королевское общество корабельных инженеров (Royal Institution of Naval Architects) в 30-й раз опубликовало список и описания лучших судов 2020 года (Significant Ships of 2020). В число 50 судов различного назначения, типа и размеров (от морских круизных лайнеров и паромов до супертанкеров, контейнеровозов и автомобилевозов), отобранных старейшим мировым сообществом кораблестроителей, включено пассажирское судно проекта PV300 «Мустай Карим», спроектированное Морским Инженерным Бюро, построенное заводом «Красное Сормово» для компании «ВодоходЪ».

По условиям, принятым в RINA, эксперты изучают только головные (для каждой верфи) суда, сданные в прошедшем году в эксплуатацию.

«Мустай Карим» находится в компании таких судов, как:

- первое в мире и первое для компании Lindblad Expeditions экспедиционное судно ультра-люкс класса «National Geographic Endurance» пассажировместимостью 126 человек, построенное в соответствии с Полярным кодексом (РС5);
- первое в серии и первое для компании Virgin Voyages пассажирское судно «Scarlet Lady» пассажировместимостью 3212 человек;

• самый первый в мире длиной 399,9 м крупнотоннажный контейнеровоз типа ULCS на 23122 контейнеров «CMA CGM Jacques Saade», работающий на СПГ;

- самый большой в мире длиной 399,9 м крупнотоннажный контейнеровоз типа ULCS на 23964 контейнера «HMM Algeciras»;
- нефтеналивное судно для перевозки нефтепродуктов дедвейтом 312499 т «Fujisan Maru» типа VLCC класса Malaccamax 4-го поколения (максимально возможные габариты судна для прохождения по Малаккскому проливу);
- первый СПГ-бункеровщик для Сингапура дедвейтом 7990 т «Marine Vicky».

Теплоход «Мустай Карим» — двенадцатое из судов, спроектированных Морским Инженерным Бюро, которое отмечено как Significant Ships.

«Мустай Карим» проекта PV300 компании «ВодоходЪ» — первое, построенное за 60 лет на отечественных верфях, речное круизное пассажирское судно пассажировместимостью 329 человек. Проект этого судна создан в 2010–2015 годах Морским Инженерным Бюро по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта России в рамках ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009–2016 годы» (государственный заказчик — координатор програм-

мы — Министерство промышленности и торговли Российской Федерации).

Строительство

круизного судна осуществлялось на верфи «Красное Сормово» согласно подписанному в январе 2017 года трехстороннему контракту — «Красное Сормово», «ВодоходЪ» и кэптивная лизинговая компания «Машпромлизинг». Четырехпалубный круизный лайнер проекта PV300 рассчитан на 329 пассажиров, размещаемых в комфортабельных каютах площадью от 19 до 46 кв. м.

АТОМОХОД

СМОНТИРОВАЛИ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОДВИЖЕНИЯ

Балтзавод начал испытания системы электродвижения атомохода «Сибирь».

а Балтийском заводе выполнен монтаж трех валолиний и сопутствующих систем на борту первого серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Сибирь». Завершение этих работ позволило приступить к испытаниям системы электродвижения.

Кроме того, в июне 2021 года на судне были выполнены монтажные работы общесудовых систем и систем управления техническими средствами ледокола. Специалистами завода и контрагентских организаций завершены работы по сбору конструкций судового вертолетного устройства, монтажу систем связи, воздуха среднего и низкого давления, системы пожаротушения и теплового контроля.

На Балтзаводе пояснили, что на сегодняшний день из перечня

мероприятий программы швартовных испытаний закрыты пункты испытаний системы заполнения и сепарации дизельного топлива и системы приема пара с берега.

В ближайшее время будут завершены испытания швартовных, якорных, буксирных лебедок и проверена работоспособность палубных грузовых кранов.

Атомный ледокол проекта 22220 «Сибирь» — второе судно в линейке проекта 22220, строящееся на Балтийском заводе, — был заложен 26 мая 2015 года, спущен на воду 22 сентября 2017 года. Выход атомохода на заводские ходовые испытания запланирован в конце 2021 года, после чего судно будет передано заказчику.

Первый серийный атомный ледокол проекта 22220 «Сибирь»

строится на класс Российского морского регистра судоходства (РС).

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

Технический проект атомохода был разработан ЦКБ «Айсберг» в 2009 году. Двухосадочная конструкция судна позволит использовать его как в арктических водах, так и в устьях полярных рек. Ледокол будет работать в западном районе Арктики: в Баренцевом, Печорском и Карском морях, а также на более мелководных участках устья Енисея и в районе Обской губы.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, АО «Балтийский завод» ведет строительство новой серии из пяти атомных ледоколов для ГК «Росатом»: «Арктика» (в 2020 году введен в состав флота ФГУП «Атомфлот»), «Сибирь», «Урал», «Якутия» и «Чукотка».

Основные характеристики судна: мощность — 60~MBm (на валах); скорость хода — 22~yзла (по чистой воде); длина — 173,3 м (160~m по KBЛ); ширина — 34~m (33~m по KBЛ); высота — 52~m; осадка — 10,5 m/8,65 m; максимальная ледопроходимость — 2,8 m; полное водоизмещение — 33~540~m0 тон; назначенный срок службы —



Фото с сайта ОСК

ГАЗОВОЗ

С ПОВЫШЕННОЙ ЛЕДОПРОХОДИМОСТЬЮ И МАНЕВРЕННОСТЬЮ

СК «Звезда» заложил киль пилотного судна серии в составе 15 газовозов для «Сов-комфлота».

а судостроительном комплексе «Звезда» состоялась закладка киля нового ледокольного газовоза группы компаний «Совкомфлот». Это пилотное судно серии в составе 15 газовозов, заказанных на СК «Звезда» для обслуживания проекта «Арктик СПГ 2», и первое вистории судно таких размерений, грузовместимости и ледоходных характеристик, строительство которого ведется на российской верфи.

Владельцем пилотного газовоза выступает группа «Совкомфлот», остальных 14 судов серии — компания «СМАРТ СПГ» (совместное предприятие ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК»).

Все суда серии будут эксплуатироваться по долгосрочным тайм-чартерным контрактам с ООО «Арктик СПГ 2». Финансирование строительства осуществляет ВЭБ.РФ. Все газовозы будут работать под Государственным флагом Российской Федерации,

наблюдение за строительством осуществляет Российский морской регистр судоходства совместно с Bureau Veritas.

Поставка судов запланирована на 2023–2025 годы. Закладка киля пилотного судна была произведена в соответствии с предусмотренными контрактом сроками.

Газовозы предназначены для круглогодичной транспортировки СПГ в сложных условиях Северного морского пути, включая его восточный сектор. Им присвоен усиленный ледовый класс Arc7. Отличительной особенностью новой серии станет более высокая, по сравнению с первым поколением таких судов (серия «Кристоф де Маржери»), ледопроходимость и маневренность.

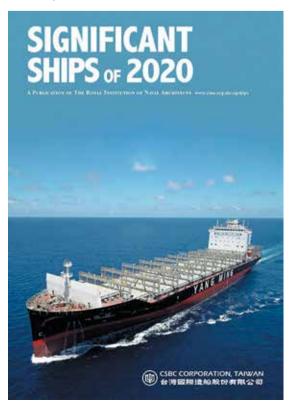
В настоящий момент портфель судостроительных заказов группы «Совкомфлот» на ССК «Звезда» включает 20 крупнотоннажных танкеров суммарным дедвейтом 1,86 млн тонн и общей стоимостью 410 млрд руб. В их число входят 15



го предоставлено пресс-службои СКФ

газовозов, а также пять танкеров различных типоразмеров для перевозки нефти и нефтепродуктов, специально спроектированные для использования в качестве основного топлива СПГ.

Длина газовоза — 300 м, ширина — 48,8 м, грузовместимость — 172,6 тыс куб. м. Пропульсивная система включает три винторулевые колонки суммарной мощностью 45 МВт.



3D-МОДЕЛИРОВАНИЕ

ПРОЧНОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ — **ВЫСОКИЕ**

«Севмаш» начал выпускать детали из ABC-пластика для создания технологической оснастки.

ПО «Севмаш» начало выпускать детали из АВС-пластика, которые отличаются особой прочностью и имеют значительный экономический эффект. При разработке конструкторской документации для производства изделий из нового материала используется 3D-моделирование. Само изделие изготавливается из ударопрочного и износостойкого материала методом аддитивной FDM технологии 3D-печати.

По результатам испытаний опытный образец из нового материала показал хорошие прочностные и эргономические характеристики. Первые семь изделий сейчас проходят опытно-промышленную эксплуатацию на стапеле эллинга № 2, и по результатам работы будет приниматься решение о производстве крупной партии изделий и переходе на данный вид оборудования.

По словам начальника лаборатории НТУ «Севмаша» Анатолия Пашкова, применение аддитивных технологий позволяет изготовить изделия любой геометрической формы при значительно меньшем количестве отходов, чем при применении традиционных технологий.



ВНЕДРИТЬ ДЛЯ ОПТИМИЗАЦИИ

Судзавод «Вымпел» и Крыловский ГНЦ адаптируют аддитивные технологии для судостроения.

АО «ССЗ «Вымпел» и ФГУП «Крыловский государственный научный центр» заключили соглашение о сотрудничестве по адаптации существующих аддитивных технологий к специфике судостроительной отрасли с последующим внедрением в производство.

«Аддитивные технологии одни из самых передовых и востребованных в мире. Многие отрасли промышленности в полной мере оценили преимущества аддитивных технологий и эффективно внедряют их в производственный процесс, считаю, что возможно и необходимо активно внедрять их в судостроение», — отметил управляющий директор «Вымпела» Евгений Норенко.

По его словам, «для судостроения и судоремонта это — возможность добиться значительных результатов в оптимизации производственного процесса».

По соглашению в исследовательских работах будут участвовать АО «ССЗ «Вымпел» как инициатор, агрегатор и координатор работ, ФГУП «Крыловский государственный научный центр» как один из крупнейших мировых исследовательских центров в области кораблестроения и проектирования, ООО «АСКОН-ЦР» — один из основных разработчиков отечественного инженерного программного обеспечения, а также

ряд других компаний — лидеров рынка аддитивных технологий.

Аддитивные технологии позволяют снизить себестоимость продукта, уменьшить расходы, сэкономить время производства и в конечном итоге увеличить доходы предприятия. 3D-технологии диктуют потребность в кардинальных переменах, которые заставят пересмотреть существующие стандарты, нормативы, требования к безопасности и экологии.



Фото с сайта АО «ССЗ «Вымпел»

ПЛАНОВ — ГРОМАД

Балтийский завод за счет модернизации планирует сокр судов типа ЛК-60.

¬ алтийский завод, по словам генерального директора предприятия Алексея Кадилова, планирует сократить срок строительства судов типа ЛК-60 с 6 до 4,5 лет за счет модернизации производств. Общее снижение трудоемкости на строительство ледокола типа ЛК-60 составит 1376 тыс.н.ч.

В рамках модернизации планируется ввести в эксплуатацию новый трубообрабатывающий комплекс с высокопроизводительным оборудованием и внедрением инновационных технологий (ввод в эксплуатацию первой очереди — 2024 год), новую камеру очистки, окраски и сушки секций (2027 год), а также внедрение технологии крупноблочного строительства морской техники.

Предполагается и реконструкция и техническое перевооружение корпусообрабатывающего и сборочно-сварочного цеха № 12, а также ввод в эксплуатацию сухого дока, перекрытого эллингом.

Балтийский завод обладает широким спектром компетенций, которые найдут применение при строительстве высокотехнологичной перспективной морской техники. Осуществление мероприятий по реконструкции и модернизации позволит заводу выйти на высокосерийное строительство крупнотоннажных образцов техники: ледоколов различных проектов, военных крейсеров, танкеров, судов универсального назначения, плавучих атомных энергоблоков и круизных лайнеров.

Реализация мероприятий по модернизации создаст условия для внедрения эффективной технологии крупноблочного строительства, которая обеспечит сокращение цикла строительства заказов до полутора лет, снизит трудоемкость строительства приблизительно на 25%. Кроме того, удастся достигнуть роста производительности стапельного производства в два раза и обеспечить рост технической готовности заказов при выводе до 96-98%.

По расчетам срок окупаемости инвестиционных затрат составит восемь с половиной лет.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

Минвостокразвития планирует создать цифровую модель Северного завоза.

роект цифровой модели Северного завоза, инициированный Минвостокразвития, предполагается реализовать к концу текущего года, сообщил эксперт-аналитик ФАНУ «Востокгосплан» Николай Остарков на саммите «Арктика и шельфовые проекты».

После ряда исследований, посвященных Арктике, подведомственное Минвостокразвития ФАНУ «Востокгосплан» приступило к проекту создания цифровой модели Северного завоза.

«В 2021 году мы делаем научноисследовательскую работу по Северному завозу. Ядром этой системы будет создание цифровой модели, которая включит логисти-

ческие маршруты, движение топливных ресурсов, товаров и продуктов от заказчика до склада», рассказал Николай Остарков.

Визуализация транспортных потоков даст возможность прогнозирования и оценки объемов финансовых средств, которые идут на субсидирование этих поставок. Большой раздел исследования будет посвящен новым видам транспорта, таким как экранопланы и суда на воздушной подушке, которые уже пытаются внедрить в Якутии.

«Надеюсь, что к концу 2021 года работа по созданию цифровой модели Северного завоза будет закончена», — добавил Николай

миллионы НА РАЗВИТИЕ

СНСЗ получил от ФРП одобрение займа на 192 млн руб.

¬ редне-Невский судостроительный завод получил от ✓ Экспертного совета Фонда развития промышленности (Группа ВЭБ.РФ) одобрение займа на 192 млн руб. на создание цифрового комплекса информационного и программного обеспечения бизнес-процессов.

Заем одобрен по специализированной программе «Цифровизация промышленности» на создание цифрового комплекса информаци-

онного и программного обеспечения бизнес-процессов. Отмечается, что все программное обеспечение будет российским. Разработанное решение будет применяться при строительстве гражданских судов класса «река-море».

«Это поможет предприятию решить задачу диверсификации производства и сформировать устойчивый портфель заказов гражданской продукции», — подчеркнули в ФРП.

IV Международная конференция «РАЗВИТИЕ ЛЕДОКОЛЬНОГО И СЛУЖЕБНО-ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ФЛОТА»

20 сентября 2021 г.

Организатор:

Санкт-Петербург

Генеральный спонсор:





ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ ДИСКУССИЙ НА КОНФЕРЕНЦИИ:

- Нормативно-правовые аспекты работы ледокольного
- и служебно-вспомогательного флота в России.
- Государственные меры поддержки судостроительной отрасли в России.
- Современные многофункциональные суда вспомогательного
- и технического флота.
- Состояние рынка строительства судов портового флота.
- Состояние аварийно-спасательного флота в морских портах России. • Новые электронные технологии для ледокольного и служебно-
- вспомогательного флота.

Постоянные участники конференции: Росморречфлот, Российский морской регистр судоходства, ФГУП «Росморпорт», ФГУП «Атомфлот», Морспасслужба, Морское инженерное бюро, АО «ЦНИИМФ», российские и зарубежные верфи и буксирные компании

ИАА «ПортНьюс» проведет online-трансляцию конференции на русском и английском языках. Мероприятие проводится в нулевой день в рамках выставки и конференции «НЕВА 2021».

КОНТАКТЫ ОРГКОМИТЕТА: Тел.: +7 (812) 570-78-03, +7 (812) 712-45-16, +7 (812) 712-45-01, факс +7 (812) 570-78-03, E-mail: av@portnews.ru, snitko@portnews.ru www.portnews.ru





САЙМЕНСКИЙ КАНАЛ



ДЛЯ ИНТЕНСИФИКАЦИИ СУДОХОДСТВА

Уполномоченные РФ и Финляндии по Сайменскому каналу обсудили проект реконструкции этой воднотранспортной артерии.

формате видеоконференции прошла встреча уполномоченных Российской Федерации и Финляндской Республики по Сайменскому каналу заместителя министра транспорта РФ Александра Пошивая и статс-секретаря Министерства транспорта и связи Финляндии Минны Кивимяки.

Стороны обсудили вопросы реализации Договора аренды Сайменского канала. В частности, речь шла об определении периода навигации в 2021 году, выдаче специальных пропусков для финляндского обслуживающего персонала, взаимодействии ФГУ «Сайменский канал» и Конторы Уполномоченного Финляндии по вопросам содержания технологической дороги на арендуемой территории и расчистки придорожных территорий.

Финляндская сторона представила масштабный проект реконструкции канала, который предполагает подъем уровня воды в нем на 10 см и увеличение длины шлюзов на 11,5 м в интересах дальнейшей интенсификации су-

Детально рассмотрены проблемные вопросы, возникающие при подготовке проекта к реализации, в том числе:

- пересечение государственной границы и организация движения через российский пункт пропуска в период реализации
- таможенное оформление ввозимых на арендуемую территорию материалов и техники для проведения реконструкции;
- разрешение на бурение артезианской скважины для получения технической воды в период реконструкции;
- земляные дамбы вне арендуемой территории Сайменского

Также обсудили дальнейшие шаги по согласованию условий получения разрешения на реализацию проекта. ФГУ «Сайменский канал» и Конторе Уполномоченного Финляндии поручено продолжить совместную проработку данного вопроса.

ИНСПЕКТОРСКИЙ ОСМОТР

ПОДТВЕРДИЛИ ГОТОВНОСТЬ РГСиС

Администрация Волго-Балта провела ежегодный инспекторский осмотр судоходных гидротехнических сооружений бассейна.

а основании приказа руководителя ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в соответствии с Правилами технической эксплуатации СГТС проведен инспекторский осмотр гидротехнических сооружений, находящихся в ведении администрации. Так, в состав проинспектированных объектов вошли Волховский, Нижне-Свирский и Верхне-Свирский шлюзы, СГТС Вытегорского, Белоусовского, Новинкинского, Девятинского и Шекснинского гидроузлов, переправ через Онежский канал в п. Вознесенье и д. Палтога, а также переправ через водораздельный канал Волго-Балтийского водного пути — Анненский и Волоков мосты.

Комиссия провела проверку технического состояния, содержания сооружений и их оборудования; качества выполненных ремонтных работ в межнавигационный период и оформление соответствующей документации; готовность РГСиС к выполнению работ навигационного периода. Отмечено, что работы, предусмотренные планами-графиками текущего ремонта ГТС на межнавигационный период 2020-2021 годы, выполнены своевременно и с высоким качеством. Выявленные замечания по отдельным работам устраняются.

Проверено соблюдение требований Правил содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений, условий труда и обеспечение безопасности труда. А также работа электромеханического оборудования СГТС. Рассмотрены вопросы обеспеченности сооружений эксплуатационными кадрами и организации их обучения; обеспеченности сооружений эксплуатационным инвентарем, материалами, инструментом, неснижаемым запасом частей, деталей и оборудования.

По результатам осмотра на шлюзах и гидроузлах проведены оперативные совещания, проверка знаний руководящего состава филиалов и начальников сооружений. Обсуждены выявленные

недостатки в работе и содержании СГТС, намечены предварительные первоочередные работы на следующий межнавигационный период, необходимые планы закупок материалов и оборудования, сделаны предложения по улучшению условий труда и обеспечения охраны





Фото с сайта Росморречфлота

БЕРЕГ ЛЕВЫЙ — БЕРЕГ ПРАВЫЙ

Через реку Свирь в Ленинградской области начал курсировать второй паром.

ереправа организована между поселком Важины 上 и деревней Лаптевщина. Буксир-толкач «РТ-408» с платформой теперь работает по пятницам и воскресеньям. На борт он берет шесть легковых автомобилей.

Добавим, паром «Аркадий Филатов», который работает на переправе в Подпорожье между деревней Валдома и поселком Никольский с мая, сделал более 1000 рейсов, перевезя свыше 25 тыс. автомобилей.

Напомним, на время закрытия плотины Верхне-Свирской ГЭС в Подпорожье организована паромная переправа через Свирь, добавлены электрички, скорректирована схема работы автобусов и организован пешеходный проход через машинные залы гидроэлектростанции.

Сообщение по воде налажено между деревней Валдома и посел-

ком Никольский. Проезд для жителей района, как обещает правительство Ленинградской области, 2023 года вместо 2026 года. Мобудет бесплатным.

Движение по плотине закрывается с 15 мая. В настоящее время через Свирь продолжается строительство моста, сдача которого запланирована на весну стовой переход возьмет на себя основную нагрузку движения транспорта, который сейчас идет по плотине.



Фото из Telegram правительства Ленинградской области



ПОРТ КОЛОМНА

И ПОРТ, И ВЕРФЬ, И СУДОВЛАДЕЛЕЦ

АО «Порт Коломна» занимается грузоперевозками внутренним водным транспортом и входит в десятку крупнейших судоходных компаний, работающих в России: доля рынка предприятия — более 4%. С производственными мощностями порта нашего корреспондента познакомил генеральный директор Владимир Алексеев.



Порт Коломна, фото «ПортНьюс»

«Сейчас мы находимся на слипе. Это одно из самых новых сооружений, построенное уже в новейшей российской истории. Спроектировал его я сам за два месяца. Правда, мне пришлось здесь даже механику грунтов изучать, ведь нагрузки очень большие, тысячи тонн»,—рассказал глава предприятия.

Слип может поднимать суда весом 2000 тонн и длиной 115 м. В планах добавить еще одну дорожку, что позволит поднимать суда до 125 м.

Местность для строительства не самая лучшая — лес, болота. По словам Владимира Яковлевича, строили сухим способом, откачивали по две тысячи кубов воды в час. Если отключалась электроэнергия или выходил из строя насос, то экскаватор весом в 40–50 тонн уходил под воду за два часа.

«С 2007 года обязательно делаем нивелировку ГТС, миллиметр в миллиметр. Но здесь основание хорошее — бетон в сухом виде», говорит Владимир Алексеев.

МОДЕРНИЗИРУЯ СТАРОЕ

Предприятие располагает собственным флотом, насчитывающим почти 150 единиц. Практически все суда были либо модернизированы, либо построены самостоятельно.

«Сейчас, например, строим для себя судно типа «река-море». Это будет 5-тысячник. Успели сделать корпус, а потом средства закончились, так как металл сильно подорожал. Пришлось приостановить работы»,— рассказывает генеральный директор.

Неподалеку переделывают теплоход для Волго-Балта. Это будет судно класса М, дедвейтом 3,5 тыс. тонн. Предполагается, что уже че-

рез месяц-полтора теплоход выйдет из Коломны.

«Мы модернизируем старые суда обычно в два этапа. Первый год — меняем все в машинном отделении: двигатели, дизель -генераторы, трубы и так далее. На второй год — корпус. Таким образом, судно может с новыми «внутренностями» отработать лето, а потом мы зимой приступаем к работам по корпусу», — объяснил Владимир Алексеев.

ОТ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ДО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Для изготовления трубопроводов морских судов используют горячую оцинковку. Как говорит Владимир Яковлевич, в море по-другому нельзя. У предприятия свое конструкторское бюро, поэтому здесь идет полный цикл — от проектирования до строительства и эксплуатации.

Есть заказы и для внешних клиентов. Это и черпаковые снаряды, и теплоходы. Например, судно со старой грузоподъемностью в 1,7 тыс. тонн после модернизации и повышения класса РРР сможет перевозить 3,5 тыс. тонн за счет нового корпуса и более высоких бортов.

Переделывают и бункерные баржи. «У нас отработанная схема. Мы их удлиняем, и грузоподъемность с 1 тыс. тонн увеличивается до 1,5–1,6 тыс. тонн. А площадки 1 тыс. тонн превращаем в 1,8 тыс. тонн, класс О. Расширяем на 2 метра и удлиняем на 18 метров. Металлоемкость такой переделки примерно 60 тонн. Но зато вы потом не несете никаких расходов при эксплуатации, а доходы повышаются в полтора раза», — говорит генеральный директор порта

Неподалеку стоит еще одно судно — это первый проект, где бортовые обводы установлены под 45 градусов. Моделирование на компьютере показало, что такие обводы позволяют увеличить скорость на 1 км в час по сравнению с обычным закруглением.

КУРС НА РАЗВИТИЕ

«Здесь, в Коломне, у нас размещена основная судостроительная и судоремонтная база. Но у нас есть еще завод в Касимове. А так, на всей Оке вплоть до Москвы практически мы одни остались, кто занимается и судоходством, и судостроением, и ремонтом»,—рассказал Владимир Алексеев.

Объем грузоперевозок компании оценивается в 4,5–5 млн тонн в год. При этом понемногу смещается структура грузов: в последнее время меньше стали возить песка и гравия.

Но предприятие постоянно развивается. Вот планируют укладку путей для двух портальных кранов — «Альбатрос» и «Кировец». Ожидается, что они перекроют весь отведенный им горизонтальный стапель. Все козловые краны, используемые в порту, с напольным управлением. Мостовые краны — на радиоуправлении. Поражает и скорость, с которой ведутся работы. Например, причальную стенку длиной 600 метров построили за полгода. А один из цехов (их также проектируют и строят самостоятельно) — за три месяца.

В прошлом году предприятие построило и сдало многочерпаковый земснаряд для ФГБУ «Канал имени Москвы». По словам генерального директора АО «Порт Коломна», такие суда в России не строили более 30 лет.

ПРИЧАЛЫ



Фото с сайта мэрии Москвы

ОЧИЩАЮТ И УГЛУБЛЯЮТ

В Москве завершают углубление акватории 32 пассажирских причалов.

а пассажирских причалах Москвы-реки проводятся работы по очистке и углублению дна акваторий, сообщил заместитель мэра Москвы в правительстве Москвы Петр Бирюков.

«До середины июля планируем очистить 32 причала, для бесперебойной работы судоходства мероприятия проводятся по будням в утреннее время»,— отметил он.

Перед началом очистки водолазы обследуют дно.

«Работы ведутся с баржи, оборудованной краном для извлечения крупного бытового мусора, — рассказал Петр Бирюков. — В более сложных мероприятиях по углублению дна задействовано судно, оснащенное специальным ковшом для подъема грунта и иловых отложений на борт».

Извлеченные со дна предметы и мусор перемещают на берег и утилизируют. Донный грунт высушивают в контейнерах и отвозят на специальный полигон.

учения

В АКВАТОРИИ РЕКИ ТРУБЕЖ

В Рязанском районе гидротехнических сооружений прошли штабные учения по отработке действий при возникновении чрезвычайных ситуаций.

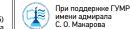
В штабных учениях были всесторонне отработаны мероприятия по оповещению должностных лиц Рязанского РГС, сотрудников ФГБУ «Канал имени Москвы», подразделений МЧС, экипажей судов, находящихся в зоне чрезвычайной ситуации, а также проверена готовность существующих сил и средств к ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

К учениям, по ходу которых были оперативно отработаны

действия по ликвидации разлива нефтепродуктов в акватории реки Трубеж, были привлечены профессиональные аварийноспасательные формирования.

По мнению руководства оперативного штаба учений, все привлеченные к учениям структуры продемонстрировали надлежащую профподготовку и слаженность действий по выполнению штатных и нештатных задач при ликвидации чрезвычайных ситуаций.







НОВГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОТ ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА ДО СТАРОЙ РУССЫ

В Новгородской области рассматривается возможность пассажироперевозок водным транспортом между Великим Новгородом и Старой Руссой.



Фото с сайта news.novgorod.ru

а встрече министра транспорта РФ Виталия Савельева с губернатором Новгородской области Андреем Никитиным была рассмотрена тема развития внутреннего водного транспорта в регионе. Как сообщила пресс-служба министерства, обсуждалась возможность улучшения габаритов водного пути для обеспечения перевозок пассажиров внутренним водным транспортом между Великим Новгородом и Старой Руссой.

Для проработки этого вопроса регион подготовит и направит в Минтранс России технико-эконо-

мическое обоснование о необходимости развития пассажирских перевозок на данном направлении и, соответственно, изменения габаритов водного пути.

Губернатор поблагодарил Минтранс за поддержку, оказываемую в решении данного вопроса. Благодаря улучшению параметров внутренних водных путей реки Волхов обеспечен заход круизных теплоходов в Великий Новгород. Отмечены планы по реконструкции Волховского шлюза, которая позволит более активно развивать пассажирское движение и туризм.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

ВОССОЗДАТЬ ОТРАСЛЬ

В Пермском крае создадут судостроительный кластер.

Горпорация развития Пермского края планирует создать в регионе судостроительный кластер на территории 37 га при помощи реновации территории ООО «Верхнекамский судостроительный комплекс», договор о покупке имущественного комплекса которого был подписан в июне 2021 года. О стратегических планах АО «КРПК» рассказал генеральный директор компании Алексей Бураков на заседании Комитета по развитию инфраструктуры Заксобрания Пермского края.

«Помимо цели восстановления самого завода и воссоздания отрасли, в межрегиональном аспекте — это формирование приволжского судостроительного кластера в партнерстве с «Ак Барсом», формирование нового центра компетенций в партнерстве с ОСК и создание партнерства, в том числе по судовому станкостроению, с «Морсвязьавтоматикой». Плюс, это позволит привлечь в промкооперацию большое количество

предприятий»,— отметил Алексей Бураков.

Председатель Комитета по развитию инфраструктуры Законодательного собрания региона Виктор Плюснин добавил, что возникновение такого производства на территории региона — это действительно необходимость, связанная с нынешним состоянием судостроительной отрасли, возрастом действующих судов.

«Параллельно ведутся переговоры по привлечению партнеров для организации смежных производств на территорию ВСК. В дальнейшем мы, естественно, настроены снизить свою долю участия в проекте до минимального показателя, как в случае с аэропортом, либо выйти из проекта, продав свою долю. Корпорация не намерена становиться судостроительной организацией. Сделка состоялась только после того, как мы поняли, что есть компании, готовые быть нашими отраслевыми партнерами», — отметил Алексей Бураков.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА «ВОЛГЕ» ПО ВОЛГЕ

Команда проекта «Бурлацкий на Волге. Дорогами Максима Дмитриева» на теплоходе «Волга» пройдут от Нижнего Новгорода до Казани.

т Речного вокзала Нижнего Новгорода отправился теплоход судоходной компании «Волжское пароходство» с командой проекта «Бурлацкий на Волге. Дорогами Максима Дмитриева» на борту. На теплоходе «Волга» фотохудожник и член Русского географического общества Михаил Бурлацкий вместе с помощниками и съемочной группой пройдут от Нижнего Новгорода до Казани.

Маршрут Нижний Новгород — Казань — этап культурноэтнографического проекта, который реализуется Центром развития региональной кинематографии «Кинофактура» под эгидой Русского географического общества, при поддержке АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и «Команды 800» в рамках празднования 800-летия Нижнего Новгорода. Цель проекта «Бурлацкий на Волге. Дорогами Максима Дмитриева» — пройти по Волге от истока до устья по маршруту великого нижегородского фотографа Максима Дмитриева, чтобы запечатлеть на стеклянных пластинах жителей Поволжья и снять об этом документальный фильм.

Благодаря поддержке Волжского пароходства, предоставившего для путешествия до Казани теплоход «Волга», частично удастся воссоздать для членов экспедиции ат-

мосферу, в которой работал Максим Петрович Дмитриев. В конце XIX — начале XX века, создавая свою знаменитую Волжскую коллекцию, он тоже путешествовал по Волге на судне.

Перед отбытием «Волги» из Нижнего Новгорода автор проекта Михаил Бурлацкий продемонстрировал всем желающим, как создаются уникальные снимки на стекле (амбротипы), выполненные в технологии XIX века, и поблагодарил руководство судоходной компании за помощь в организации экспедиции.

«Нашему проекту очень везет на хороших людей, которые становятся его участниками и героями сюжетов,— сказал он.— Особенно

приятно, что именно Волжское пароходство в родном для меня Нижнем Новгороде является нашим самым главным партнером, который оказывает настоящую поддержку: и материальную, и моральную. Мы это на самом деле чувствуем и от всей души благодарим!»

Презентация выставки фоторабот и премьера документального фильма пройдут осенью 2021 года в штаб-квартире РГО в Санкт-Петербурге и в выставочном пространстве «Река-Река» Волжского пароходства в офисном здании компании в Нижнем Новгороде и будут приурочены к 800-летию Нижнего Новгорода и 175-летию Русского географического обще-



Фото с сайта правительства Нижегородской области

НА «ВАЛДАЕ», КАК НА КРЫЛЬЯХ...

В Нижегородской области СПК «Валдай-45Р» за первый месяц навигации перевезли больше пассажиров, чем за все лето 2020 года.

уда на подводных крыльях (СПК) «Валдай-45Р» за первый месяц навигации выполнили в Нижегородской области 110 регулярных и заказных рейсов, пассажирами которых стало более 4,5 тыс. человек. В этом году навигация судов на подводных

крыльях в Нижегородской области открылась 20 мая, в День Волги.

Напомним, что в 2020 году за всю навигацию «Валдаи» перевезли около 2,2 тыс. пассажиров, а в 2019 году — 4,1 тыс.

Суда на подводных крыльях «Валдай-45Р» курсируют до Пав-

лова, Чебоксар и до Шуховской башни рядом с Дзержинском.

Как сообщал ранее губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, в год 800-летия Нижнего Новгорода в регионе ожидают свыше 240 тыс. круизных туристов и тех, кто воспользуются речными прогулками.

...HO B MACKAX

В Нижнем Новгороде проверили соблюдение антиковидных мер на пассажирских судах.

пециалисты Министерства транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области проверили, как производится дезинфекция судов на подводных крыльях «Валдай-45Р».

Чтобы не допустить распространения коронавирусной инфекции, на судах обрабатывают дезинфицирующим раствором все поверхности салона, до которых дотрагиваются пассажиры, — поручни, трап, ручки кресел.

«Между рейсами внутри салона работает рециркулятор, для дезинфекции рук есть санитайзеры. Кроме того, поскольку суда на подводных крыльях — это тоже общественный транспорт, мы постоянно напоминаем пассажирам, что на всем протяжении рейса они должны находиться в салоне в медицинской маске»,— сообщил генеральный директор компании «Водолет» Никита Итальянцев.



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

РАЗВИВАТЬ ПОРТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

В правительстве Якутии рассмотрели вопросы развития речных портов.

остояние и развитие речных портов на территории Якутии обсудили на совещании у председателя правительства республики Андрея Тарасенко с участием представителей предприятий, руководителей республиканских ведомств и территориальных управлений федеральных органов. Участники совещания рассмотрели имеющиеся производственные мощности переработки грузов Якутского речного порта, Зеленомысского речного порта, причала Даркылах и портовой инфраструктуры Олекминского судоходного участка, а также ход строительства

грузового терминала в п. Нижний

Среди основных ограничивающих факторов для полноценного развития портовой инфраструктуры в республике и увеличения пропускной способности — износ инфраструктуры портов и технологические отключения электроснабжения на отдельных участках.

Представители предприятий водного транспорта также отметили необходимость обеспечить гарантированные габариты судовых ходов, где в последние годы наблюдается маловодный цикл.

В ближайшее время планируется дополнительно рассмотреть вопросы по организации портопунктов и причалов на реках республики, обновления флота и подготовки специалистов с учетом увеличения грузовой базы на внутренних водных путях.

Задачи по строительству и развитию портовой инфраструктуры содержатся в стратегии развития Арктической зоны республики, утвержденной главой Якутии Айсеном Николаевым, и направлены на решение вопросов Северного завоза для арктических районов за счет совершенствования транспортно-логистической системы и снижения сроков и сто-

имости доставки грузов. УСПЕТЬ ЗА ЗАПОЗДАВШУЮ

Прогнозируемый объем завоза грузов флотом ЛОРП в арктическую навигацию составляет 400 тыс. тонн.

олучателям арктического побережья планируется доставить в общей сложности 400 тыс. тонн грузов, в том числе нефтепродуктов наливом 140 тыс. тонн и сухогрузов 260 тыс. тонн, рассказал генеральный директор ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» Сергей Ларионов в интервью, опубликованном на сайте судоходной компании.

НАВИГАЦИЮ

Гендиректор отметил, что в настоящее время идет активная подготовка флота к арктической навигации, флот технически готов и укомплектован кадровым составом. На реке Колыма на перевозке каменного угля из Зырянки до Зеленого Мыса задействованы сухогруз «Капитан Богатырев» и буксир «ОТ-2038» с двумя сухогрузными баржами. Всего отгружено 16 тыс. тонн каменного угля.

«На сегодняшний день мы видим, как развивается арктика, в частности, идет увеличение грузоперевозок на Северном морском пути, и ЛОРП активно работает в данном направлении. На морских перевозках у нас задействованы два «Сибирских» «река-море» плавания и морской буксир «Пак» с двумя нефтеналивными баржами «ROВ», — отметил гендиректор ПАО «ЛОРП».

«Сибирские» будут доставлять генгрузы на Харасавэй в течение всей навигации. Морской буксир «ПАК» работает в акватории Архангельского порта и будет буксировать баржи «ROB» с нефтеналивом на восток по Северному морскому пути.

Говоря о навигации 2021 года, он отметил, что в текущем году навигация началась на две недели позже обычного. План перевозок на навигацию 2021 года составляет 1 млн 540 тыс. тонн, в том числе нефтепродуктов наливом 358 тыс. тонн, сухогрузов

1 млн 182 тыс. тонн. С начала навигации по второму кварталу в целом по пароходству отправлено 328 тыс. тонн народно хозяйственных грузов, нефтепродукты наливом составляют 99 тыс. тонн, сухогрузы 229 тыс.

«Выполнены договорные обязательства по завозу каменного угля на р. Амга для ГУП ЖКХ. Но полный объем поставлен не был из-за отсутствия каменного угля на шахте Джебарики Хая. Необходимо отметить, что в текущую навигацию сложилась сложная

гидрометеологическая обстановка на р. Вилюй. При этом все жизнеобеспечивающие грузы доставлены в полном объеме. В настоящее время идет перевозка щебня и скальной породы до п.Кысыл-Сыр. Доставлено 60% от заявленного объема, данные перевозки продолжатся до конца июля мелкосидящим флотом. На реку Яна доставлено более 7 тысяч тонн нефтепродуктов наливом. На реке Индигирка идет перевозка песчано-гравийной смеси и нефтепродуктов наливом».





Фото с сайта ПАО «ЛОРП»

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКОЙ ИНДУСТРИИ

В Красноярском крае готовятся к запуску по Енисею пассажирских электросудов.

/ руизы по Енисею, запуск прогулочных судов на электротяге, современная смотровая площадка, речные причалы в районах края, самая длинная лестница в России — о планах развития туризма в Красноярском крае на заседании правительства рассказала руководитель краевого Агентства по туризму Юлия Верхушина.

По ее словам, в 2020 году край поддержал на 56 млн руб. в виде субсидий и грантов туроператоров, что позволило не просто стабилизировать ситуацию в этой сфере, но и развивать новые направления и экскурсии в регионе.

Территории края в прошлом году получили 65 млн руб. на развитие туристской инфраструктуры. Именно на эти средства были обустроены причалы в нижнем течении Енисея. По решению губернатора края и правительства в 2021 году объем такой поддержки увеличен до 75 млн руб.

В ближайших планах краевых властей — обновить причальную инфраструктуру на Енисее. Есть предложения по обустройству причалов: на Речном вокзале Красноярска, в районе ТЦ «Красноярье», в Дивногорске, на Красноярском водохранилище и возле Успенского монастыря. Прорабатывается возможность запуска по Енисею шести электросудов вместимостью по 130

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

МОДЕРНИЗИРОВАТЬ РЕЧНОЙ ФЛОТ

В Хабаровском крае разработают концепцию развития речной отрасли на 10 лет.

🕇 ласти Хабаровского края в ближайшее время раз-5 в ближаишее дрего работают концепцию развития речной отрасли региона на 10 лет, заявили на заседании Общественного совета при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства края.

«Перевозка пассажиров речным транспортом носит социальный характер и не является доходной деятельностью. Сейчас для отрасли актуальны такие проблемы, как изношенность флота, постоянно увеличивающиеся затраты на ремонт и топливо, а также тенденция к снижению общего пассажиропотока по всем направлениям водных маршрутов, которая сохраняется уже 10 лет. Так, в 2020 году из-за пандемии и паводков пассажиропоток снизился сразу на 38%. За весь период навигации было перевезено только 175 тысяч пассажиров, против 280 тысяч в 2019 году», — сообщили на заседании.

Члены совета согласились, что сегодня существует острая необходимость модернизации речного флота. В связи с этим свои планы по созданию новых судов озвучило АО «Хабаровский судостроительный завод». Краевые власти, в свою очередь, намерены изучить опыт использования современных энергономичных электрических судов. Это позволит удовлетворить спрос по перевозкам пассажиров.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

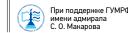
COOTBETCTBYET ГОССТАНДАРТУ

В Ханты-Мансийском окружном управлении водных путей и судоходства состоялся инспекторский осмотр ВВП.

🕤 течение 10 дней на теплоходах «Аргус», «Чайка» и «Фаэтон» проводили осмотр путей, закрепленных за прорабскими участками. За время проверки было осмотрено 2142 км водных путей, 2786 знаков судоходной обстановки.

В рамках осмотров путейцы с участием специалистов УГМРН Ространснадзора проверяли соответствие средств навигационного оборудования государственному стандарту; соответствие фактической расстановки СНО судовых ходов относительно утвержденной схемы, а также качество их содержания. Кроме того, проводился контроль соответствия информации о путевых условиях плавания, соблюдение графиков объездов обстановочными бригадами закрепленных участков водного пути; наличие и правильность ведения.

По результатам проведения инспекторского осмотра пути в границах деятельности Ханты-Мансийского окружного управления водных путей и судоходства сделан вывод, что выставленная обстановка соответствует утвержденной схеме расстановки СНО в навигацию 2021 года и отвечает требованиям государственного стандарта.



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ОТ ВЕСЛА ДО БЕСТОПЛИВНОГО ДВИГАТЕЛЯ

В глубокой древности, как только были придуманы самые примитивные средства передвижения по водной поверхности, сразу возникла проблема: какими силами заставить их плыть в нужном направлении.

простейших плавсредствах, были шест и весло. Другим древним движителем был парус, иногда в комбинации с веслами. Парусные суда оказались более совершенными: они использовали энергию внешней среды — воздуха. Наряду с этим еще до нашей эры было изобретено гребное колесо, которое приводилось во вращение животными.

А кто не слышал о бурлаках? Ведь их труд использовался не только на Руси, но и во многих других странах.

Первые парусники могли двигаться по ветру, но по мере совершенствования парусного вооружения люди научились, двигаясь галсами, перемещаться в нужном направлении независимо от направления ветра. Наивысшего расцвета парусные суда достигли примерно в конце XIX века, их скорость при благоприятном ветре достигала 20 узлов. Но появление и развитие тепловых двигателей привело к постепенному переходу от парусных судов к пароходам.

Идея использовать пар в механике была высказана еще в I веке н.э. греческим ученым Героном Александрийским, но первый паровой котел был изобретен только в конце XVII века. В начале XVIII века паровыми машинами уже было никого не удивить, а в 1783 году сошел на воду первый пароход «Пироскаф». Изобрел его французский военный, маркиз Клод Жоффруа д'Аббан — инженер-самоучка.

В России первый пароход был построен на заводе Чарльза Берда в 1815 году. Он совершал рейсы между Санкт-Петербургом и Кронштадтом.

В качестве движителя пароходов первоначально использовались гребные колеса. К XX веку гребные колеса вытеснил более прогрессивный гребной винт. Первый винтовой пароход «Архимед» построен в 1838 году английским фермером Френсисом Смитом. С переходом от гребных колес к винтам ходовые качества пароходов намного улучшились. Это привело к тому, что к началу XX века такие суда практически полностью вытеснили на море парусники и своих колесных собратьев.

В качестве энергоносителя в паровых машинах пароходов первоначально использовался уголь, позже — нефтепродукты (мазут).

В 1894 году Чарльз Парсонс построил опытное судно «Турбиния» с приводом от паровой турбины. На испытаниях оно продемонстрировало рекордную скорость — 60 км/ч (ок. 33 узлов). После этого паровые турбины стали устанавливать на многих быстроходных судах.

Таким образом, к началу XX века возможности паровой ма-

шины были практически исчерпаны. На смену паровой машине, несмотря на ее широкую распространенность, отлаженность конструкции и благоприятные характеристики (низкие обороты, возможность запуска под нагрузкой, доступность для реверсирования вращения и т.д.), пришли паровые турбины.

В технически приемлемом виде паровая турбина была создана одновременно и независимо в Швеции и Англии. В 1883 году на паровую турбину своей конструкции взял патент талантливый шведский инженер Густав Лаваль. Англичанин Чарльз Парсонс, взяв патент на турбину в 1894 году, сумел довести ее конструкцию, и уже в 1894 году она по своим параметрам не уступала паровой машине.

С 1958 года в Англии было начато серийное строительство крупных кораблей, оснащенных комбинированными парогазотурбинными установками. Использование таких установок позволило снизить массу энергоустановок с запасами топлива на 23%, а дальность плавания возросла на 25%.

В 1892 году немецкий инженер Рудольф Дизель (1858–1913) предложил поршневой ДВС. Даже первые далекие от совершенства дизель-моторы были в 3–4 раза экономичнее паросиловых установок. Судостроители сразу же ухватились за эту идею — ведь заманчиво было при прочих равных условиях принимать на борт в 3–4 раза меньше топлива и пропорционально увеличить дальность плавания.

В 1898 году «Товарищество братьев Нобель» за немалые деньги приобрело чертежи 20-сильного дизеля. (И уже в 1903 году Сормовский завод в Нижнем Новгороде построил первый теплоход — танкер озерного типа «Вандал».)

Сначала дизели устанавливались на небольшие суда, но в 1911 и 1912 годах Англия и Германия принялись за строительство нескольких крупных теплоходов. Первый товарнопассажирский теплоход водоизмещением 3200 тонн сошел со стапелей в 1912 году.

Во второй половине прошлого века наступила эра атомного судостроения. В 1959 году в СССР вступило в строй первое в мире атомное судно — ледокол «Ленин».

И вот теперь грядет эпоха «бестопливного судоходства». Что, опять переход на «мускульную силу»?

Человечество располагает фантастическим энергоресурсом, который до сего времени практически оставался невостребованным. Речь идет о тепловом потенциале водных масс. Попытки его освоения с помощью ОТЭС (океанских тепловых электростанций) оказались неутешительными. Первая из них была

запущена в 1979 году в Keahole Point (Гавайи). Круглосуточно с августа по октябрь установка выдавала мощность около 50 кВт, из которых только 12 кВт использовались на полезную нагрузку.

Однако ОТЭС оказались присущи очень серьезные недостатки — от высокой стоимости производимой электроэнергии до экологического вреда в случае утечек рабочей жидкости.

Негативные экологические последствия работы тепловых станций по схеме с подъемом глубинных вод создаются при выделении ими в атмосферу растворенных газов. Эти воды содержат большое количество углекислого газа, который выделяется при их подъеме на поверхность из-за снижения давления и повышения температуры. И уж во всяком случае использование таких устройств с подъемом глубинных вод немыслимо в качестве энергоустановок для любых плавсредств.

Но в 2018 году был изобретен «морской энергокомплекс» (патент RU № 2650916), в котором отпадает потребность в подъеме глубинных вод, а приводом электрогенератора могут быть новые тепломеханические преобразователи без паросилового звена (патенты RU №№ 2613337, 2017., 2623728, 2017., 2694568, 2019. и 2728009, 2020).

Все это позволяет применить такие силовые установки на судах самого разного назначения и водоизмещения.

И вот в прошлом году был выдан патент RU № 2739089 на судовой двигатель, не требующий никакого топлива.

При всем разнообразии вариантов исполнения такой силовой установки принцип ее работы остается общим: отбор теплоты у забортной воды — повышение температуры теплоносителя — преобразование тепловой энергии в механическую без использования паросиловых установок. В схеме отбора теплоты и повышения ее температурного потенциала используется тепловой насос. Его испаритель может быть расположен как вне

судна (например, под кормовой частью, а у катамаранов — под водой между их корпусами), так и внутри его.

Стенкой испарителя может быть и подводная часть судового корпуса (этот вариант рассмотрим подробно, в таком случае пространство между внутренними стенками испарительных камер может использоваться как рефрижераторный отсек в транспортных и промысловых судах).

Компрессор теплового насоса и нагнетатели для циркуляции теплоносителей подключены к бортовой электросети с резервными аккумуляторами. Тепловой насос связан с двигателем — тепломеханическим преобразователем — через теплообменники.

Наиболее перспективным тепломеханическим преобразователем для бестопливных судов представляется устройство, показанное на схематическом изображении судовой энергоустановки.

В кормовой части корпуса небольшого судна отведено место для размещения испарителя мощного теплового насоса 1. Внешними стенками камеры испарения хладагента являются бортовые поверхности с хорошей теплопроводностью. Сверху расположены остальные устройства теплового насоса: компрессор 2, дроссель 3, а также теплообменники контуров теплоносителей: нагрева 4 и охлаждения 5. Для циркуляции теплоносителей в их контуре предусмотрены нагнетатели 6, подающие их в зоны нагрева и охлаждения судового двигателя.

Основой двигателя является теплочувствительный элемент в виде трубы — тонкостенного цилиндра 7 из упругого сплава с большим коэффициентом теплового расширения (например, дюралюминия). Цилиндр является заодно и валом, по своим торцам он установлен в подшипниках. В своей средней части он усилен внешней втулкой, контактирующей с упорным роликом 8. Вал связан через мультипликатор с генератором 9, а также с ходовым винтом, хотя последний может быть подключен к электродвигателю. Внутри цилиндра расположены зоны нагрева и ох-

При запуске циркуляционных нагнетателей и компрессора в зону нагрева поступает горячий теплоноситель, например, воздух, нагретый в своем теплообменнике от сжатых компрессором паров хладагента. Последний, отдав основную часть своего тепла, проходит в виде конденсата через дроссель, резко сбрасывает давление и вскипает, отбирая для этого тепло сначала у теплоносителя в контуре охлаждения, а затем — основной ресурс — от забортной воды, испаряясь на внутренней стенке бортов судна. После этого хладагент в виде пара снова попадает в компрес-

Охлажденный в своем теплообменнике теплоноситель проходит через свою зону внутри цилиндра и понижает температуру его верхнего сегмента, при этом нижний сегмент нагрет горячим потоком от своего теплообменника. От разности температур противолежащих сегментов цилиндр прогибается в направлении сверху вниз, при этом он под воздействием упорного ролика поворачивается в указанном стрелкой направлении. Если бы тепловые зоны повернулись вместе с цилиндром, то после поворота на некоторый угол процесс бы закончился. Но зоны нагрева и охлаждения остаются на месте, в них попадают новые сегменты цилиндра, они, изменяя свою температуру, восстанавливают направление прогиба, и под воздействием ролика цилиндр продолжает вращение. Кстати, следует заметить, что вместо втулки можно установить на цилиндр подшипник, а вместо ролика упорную площадку.

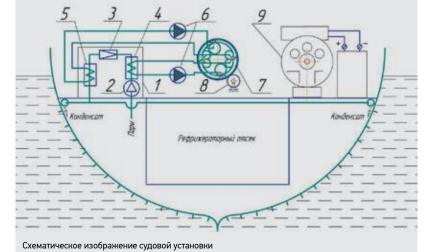
Конечно, угловая скорость вращения цилиндра будет невелика, но вращающий момент будет вполне достаточный, чтобы с помощью мультипликатора обеспечить необходимую частоту вращения и электрогенератора, и ходового винта. Технический результат широкого освоения этого новшества очевиден: он позволит со временем отказаться от традиционной судовой энергетики, которая, помимо больших затрат на топливо, требует содержания заправочных комплексов, их обслуживающего персонала, создания противопожарных систем, причиняет вред окружающей среде и в рабочем режиме, а главное, в аварийных ситуациях

Экономическая выгода от использования бестопливного двигателя — это отдельная тема. Здесь необходимо только сказать, что его стоимость в разы меньше, чем у дизеля. Он к тому же практически не требует обслуживания, а вероятность аварийных ситуаций со всеми негативными последствиями сводится к нулю.

Бестопливные судовые двигатели способны работать даже в заполярных акваториях, а вопрос дальности плавания судов вообще отпадает.

С их использованием можно создавать и стационарные энергоустановки как в открытых акваториях, так и в прибрежных зонах. А также на реках и озерах.

Е. М. Агеенко, С.- Петербург



Автор изобретения — Николай Ясаков, инженер-энергетик. За

его плечами 30 лет работы конструктором. Имеет три десятка

изобретений в области энергетики и экологии.

ГУМРФ

УВЛЕЧЕННЫЕ ПРОФЕССИЕЙ...

Выпускники СПО Макаровки получили долгожданные дипломы.

В Колледже Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова 30 июня состоялась церемония вручения дипломов выпускникам.

В торжественной обстановке путевки в профессию получили 157 специалистов СПО, на 18 человек больше, чем год назад. 35 из них — отличники

смогла освоить престижную специальность, — сказала Полина Степанова. — За все успехи, которых я достигла на сегодняшний день, выражаю огромную благодарность всем сотрудникам колледжа, которые всегда в меня верили».

За время обучения в колледже выпускница строительного отделения Полина Степанова староссийского морского флота. Во время обучения они проходят практическую подготовку на морских судах ведущих российских и зарубежных компаний, показывая свой профессионализм и достойно представляя университет, который носит имя выдающегося русского флотоводца Степана Осиповича Макарова.



От имени ректора Сергея Барышникова поздравила ребят начальник Управления по региональному образованию Наталья Тельтевская. «Теперь ваша обязанность в жизни — демонстрировать и развивать полученные знания и умения. А залогом профессионального успеха станет постоянное освоение нового», — сказала она.

Успешного будущего пожелал выпускникам директор колледжа Альберт Сбитнев: «Вы претворили в жизнь то, что обещали на посвящении четыре года назад. Все это — благодаря вашим преподавателям и воспитателям».

Звания «Лучший выпускник» были удостоены Полина Степанова, Любовь Васильева и Егор Яковенко.

«Обучение в Колледже ГУМРФ стало важным этапом моей жизни. Здесь я смогла реализоваться как творческая личность, приобрела бесценный опыт, друзей,

новилась победителем и лауреатом в конкурсах разного уровня. В 2019–2020 учебном году была награждена дипломом правительства Санкт-Петербурга «За высокие достижения в учебе» и медалью ГУМРФ «За усердие» ІІ степени. В 2021 году Полина завоевала первое место в городском конкурсе «Студент года» и стала победителем в номинации «Студент, увлеченный будущей профессией».

«Колледж ГУМРФ — это место, где работают внимательные, неравнодушные преподаватели. В процессе обучения мы приобрели много теоретических и практических знаний, которые станут надежной опорой в профессиональной деятельности. Спасибо за это всем преподавателям и работникам колледжа», — поблагодарил всех выпускник судомеханического отделения Даниил Шахмаметьев

Выпускники всех специальностей Колледжа ГУМРФ — гордость Такие компании, как АО «ЛСР. Базовые», ФБУ «Администрация «Волго-Балт», ООО «ВодоходЪ», и многие другие с готовностью принимают на борт выпускников колледжа.

После окончания колледжа многие выпускники продолжат обучение в ГУМРФ. Впереди их ждет большое и яркое профессиональное будущее.

Жизнь колледжа продолжает кипеть событиями, и двери уже открыты для абитуриентов 2021 года — поколения специалистов морского и речного флота, которые вступят на палубы и мостики судов в середине 20-х годов XXI века.

Конкурс среди абитуриентов программ СПО ГУМРФ растет из года в год. Увеличиваются и контрольные цифры приема. Ожидается, что в сентябре курсантами и студентами очной формы обучения Колледжа станут 250

..И ОДНОПЛАТНЫЙ КОМПЬЮТЕР

Бакалавриат ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова выпустил группу специалистовантихакеров.

ВГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова состоялась ежегодная государственная итоговая аттестация студентов выпуска 2020–2021 года. Выпускники бакалавриата по направлению подготовки «Информационная безопасность» Института водного транспорта, по оценке государственной аттестационной комиссии, показали высокий уровень подготовки, подавляющее большинство

получило оценку «отлично». В ходе выполнения выпускных квалификационных работ студенты разработали одноплатный компьютер ARM-архитектуры и RISC-набором команд процессора на базе микроконтроллера STMicroelectronics STM32F4- и STM32F7-поколений, а также PCI-плату расширения для персонального компьютера и серверного оборудования, реализующую параллельные вычисления

поточных криптографических шифров (и адаптированных блочных).

В процессе проектирования плат разработчики приглашали для передачи опыта и накопленных знаний студентов начальных курсов бакалавриата информационной безопасности, обучающихся по направлениям «Информационная безопасность» и «Информационная безопасность автоматизированных систем».

ПРАКТИКА



ПОД ПАРУСАМИ «МИРА»

На учебном паруснике «Мир» проходит пересменка курсантов на плавательной практике.

Тосударственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова завершил первую смену плавательной практики на парусном учебном судне «Мир». Из-за сложной санитарноэпидемиологической ситуации в мире практика проходила в открытом море без заходов в иностранные порты. В течение 76 суток парусником было пройдено 2547 морских миль в Балтийском и Северном морях, Балтийских проливах. На борту судна практику прошли 132 курсанта: 72 обучаются в Институте «Морская академия», 48 — в Колледже ГУМРФ и 12 — в Волжском государственном университете водного транспорта.

За 2,5 месяца практики обучающиеся университета вместе со студентами ВГУВТ изучили учебные аспекты, связанные с конкретной специальностью.

Во вторую смену плавательной практики в море под руководством четырех руководителей отправится 131 курсант, в числе которых судоводители, судомеханики и электромеханики 2-го курса Морского центра общеинженерного образования Института «Морская академия», а также курсант-судоводитель 4-го курса Колледжа ГУМРФ.

Плавание также будет проходить в открытой части Балтийского и Северного морей. Заходы для пополнения провизии будут осуществляться исключительно в российских портах.

При подготовке к проведению каждой смены практики на ПУС «Мир» принимаются необходимые меры, позволяющие учесть все рекомендации Роспотребнадзора, связанные с предотвращением распространения новой коронавирусной инфекции.

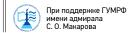
Все практиканты и руководители практики при посадке на борт имеют действительные справки об отсутствии инфицирования COVID-19. После посадки на парусник будут проведены дополнительные мероприятия, позволяющие исключить вероятность заражения и распространения коронавирусной инфекции на борту. Опыт первой смены подтвердил эффективность комплекса предпринятых профилактических мер.

Напомним, парусник «Мир» — трехмачтовый учебный фрегат, считается самым быстрым в мире. На «Мире» была зарегистрирована максимальная скорость под парусами — 21 узел (38,9 км/ч). Судно неоднократно побеждало в международных парусных регатах.





Фото предоставлены пресс-службой ГУМРФ





СГУВТ



Фото с сайта Росморречфлота

ПОПУТНОГО ВЕТРА В ПЛАВАНИИ

Более 350 выпускников-2021 провожает в этом году СГУВТ в профессиональную жизнь.

2021-й, как и предыдущий, в силу эпидемиологической ситуации стал непростым для Сибирского государственного университета водного транспорта. Однако даже в этот период, потребовавший принятия неординарных решений по образовательному процессу, можно с уверенностью сказать: экзамен выдержан! Этот экзамен все вместе сдали не только студенты, но и преподавательский состав, а также административные работники и руководство СГУВТ. В этом году вуз выпустил более 350 молодых специалистов, из них 57 — обладатели «красных» дипломов.

«Конечно, эпидемия коронавируса внесла большие перемены в современное образование. Но это — большой и полезный опыт, аккумулировавший в нас новые идеи и силы для дальнейшего развития. Скоротечные изменения, которые произошли в прошлом году в учебном процессе, заставили нас пересмотреть методику преподавания и приема экзаменов у студентов в режиме онлайн, чтобы это не сказалось на качестве

образования. Особенно это было важно при переходе с очной формы обучения на дистанционную. Мы справились с этой задачей и гордимся нашими выпускниками. При сдаче государственного экзамена и защите ВКР члены аттестационных комиссий неоднократно отмечали высокий уровень подготовки наших студентов — будущих специалистов морской и речной отрасли», — рассказала Татьяна Зайко, ректор СГУВТ.

Ограничительные меры по профилактике коронавирусной инфекции в 2021 году растянули не только процесс защиты выпускных квалификационных работ, но и процедур вручения дипломов выпускникам. Большинство молодых специалистов уже получили документы о высшем образовании. Первые церемонии прошли с 30 июня по 6 июля, а завершатся 30 августа. Последними из выпуска-2021 дипломы получат курсанты института «Морская академия» (специальность «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики»).

> В эти торжественные дни выпускники услышали немало приветственных, напутственных речей и, конечно же, теплых слов поздравлений, пожеланий и благодар ностей. Сегодняшние выпускники СГУВТ в процессе обучения поощрялись стипендиями правительства Новосибирской области, проявили себя в научной, общественной, спортивной и культурнотворческой деятельности. За успехи в учебе и научноисследовательской

работе знаком Министерства транспорта РФ «За отличие в учебе» был награжден выпускник направления подготовки «Экономика» Ярослав Тимошкин.

Все мероприятия прошли с соблюдением масочного режима и социальной дистанции. Исключением стали только групповые фотографии студентов в эти радостные для них и, возможно, немного грустные дни. Закончился значимый этап для них. Впереди взрослая жизнь и взрослые решения. Многие студенты выражают желание дальнейшего обучения в любимом вузе по программам магистратуры, но для других открывается новый, пока еще неизведанный мир.

«Очень часто студенты СГУВТ находят свою первую работу, проходя в различных учреждениях производственную практику. Так, некоторые выпускники уже получили приглашение от предприятий водного транспорта. В частности, выпускницы Будина Алина и Котова Анастасия приняты в АО «Северречфлот» специалистами по перевозкам и организации погрузо-разгрузочных работ. Лагунов Михаил едет работать в морской порт Дудинка в должности стивидора. Другие нашли место в подразделениях МЧС и пожарных частях, в отделах охраны труда, экологии на предприятиях», -- рассказала ректор СГУВТ.

Также несколько ребят получили приглашение в ПАО «Совкомфлот», ОАО «Сах-МП», ООО «Прайм Шиппинг», ООО «Сибирская экспертная компания». Двое уже стали работниками Сибирского электротехнического завода. В скором времени многие покинут Новосибирск, отправившись во все уголки России строить карьеру в Дальневосточном морском пароходстве, Сахалинском морском пароходстве, Томской судоходной компании, Волжском речном пароходстве, Атомфлоте.



В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

ГМУ им. адм. Ушакова выпустил более 200 курсантов Института морского транспортного менеджмента, экономики и права.

Более 200 курсантов Института морского транспортного менеджмента, экономики и права Государственного морского университета имени адмирала Ф. Ф. Ушакова получили дипломы об окончании вуза. Среди специалистов выпуска 2021 года — обладатели Почетного знака Минтранса России, профсоюзных стипендий, победители научно-практических конференций и лидеры городского Молодежного парламента.

Позади годы учебы, лекции, сессии, строгие командиры и построения. Впереди, конечно же, большие надежды на перспективное трудоустройство, у большинства, кстати, надежды уже сбывшиеся. На плацу перед памятником святому праведному воину Федору Ушакову выстроились новоиспеченные юристы, экономисты, таможенники, специалисты в области технологии транспортных процессов, государственного муниципального управления, управления водным транспортом и гидрографического обеспечения судоходства.

Обращаясь к выпускникам, директор Института морского транспортного менеджмента экономики и права, кандидат юридических наук, доцент Ксения Голубкина сказала: «Сегодня очень важный день для вас. Вы стали специалистами. Я от всей души желаю, чтобы вы состоялись на профессиональном поприще, чтобы лет через 5-10 мы увидели вас в университете уже в качестве работодателей, членов Государственной экзаменационной комиссии, преподавателей, готовых поделиться знаниями с курсантами. Обязательно сохраните тех друзей, которые появились у вас в университете, тот дух, который вы приобрели в вузе, носящим имя святого воина Федора Ушакова».

Из 210 выпускников 60 получили дипломы с отличием! Особо отмечены те, кто за все время обучения получал только «отлично», побеждал в научно-практических

конференциях, имел научные публикации. Так, знаком Министерства транспорта РФ «За отличие в учебе» награждены пятеро курсантов. Вот их имена: Стефания Сомова, Юлия Литвинова, Валерия Желудкова, Роман Четверин, Алена Мерзлякова. Кстати, все они являются обладателями и профсоюзной стипендии университета. А Роман Четверин, выпускник вуза по специальности «Государственное муниципальное управление», победил в конкурсе «Лидеры Новороссийска — наше будущее». Кроме того, талантливый ушаковец участвовал в выборах в городской Молодежный парламент, в итоге не просто победил, а еще и возглавил его.

Получила диплом с отличием солистка шоу-группы «Терра», призер региональных и международных творческих конкурсов, неоднократная победительница научно-практической конференции «Новое поколение в науке» — Алина Кучерова, которая в настоящее время стажируется в одной из крюинговых компаний города.

Уже сегодня более трети выпускников работают по специальности в различных организациях города и региона. За долгие годы в Институте морского транспортного менеджмента, экономики и права сложилось тесное сотрудничество с потенциальными работодателями. Это портовые структуры, городская администрация, таможня, правоохранительные органы. Курсанты не просто обеспечены практикой — более 90 процентов из них в первый же год после окончания Ушаковки успешно трудоустраиваются. И так по всем трем направлениям подготовки. На церемонии, напутствуя курсантов, все говорили именно об этом. О том, что и у них все получится: успешные карьеры, интересная работа, большое будущее. Конечно же, желали удачи на дальнейшем пути, семь футов под килем и попутного ветра!







