

С Днем работников морского и речного флота!

Транспортный вестник

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

Вектор перемен

На вопросы «ТР» отвечает руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей ЛАВРИЦЕВ



– Андрей Васильевич, последние два года выдались непростыми для всех. Значительные нагрузки испытывает экономика, и транспорт в том числе. Вы встали у штурвала Росморречфлота в январе прошлого года. С какими сложностями пришлось столкнуться?

– Так получилось, что я пришел в Федеральное агентство в разгар пандемии коронавируса, которая оказала сильное влияние на водный транспорт, его функционирование, грузовые и пассажирские потоки, исполнение планов, реализацию крупных проектов.

Конечно, тогда много внимания уделялось поиску решений, позволяющих смягчить для отрасли негативные финансово-экономические последствия коронавирусных «локдаунов».

Но те потрясения, при всей их масштабности, не идут ни в какое сравнение с задачами, которые поставила перед отраслью новая эпоха, начавшаяся после 24 февраля нынешнего года. На фоне объявленной нам санкционной войны происходит радикальное изменение направлений, содержания и конфигурации внешнеторговых потоков России, внутренней транспортно-экономической логистики, схем и конкретных проектов инфраструктурного развития.

Очевидно, что заметные изменения в этой связи претерпят и федеральные проекты модернизации транспортной инфраструктуры. Считаю, что нам никуда не деться также от решения проблемы возрождения мощного национального коммерческого флота, поиска новых торговых, инвестиционных и технологических партнеров.

Сегодня коллектив Росморречфлота под руководством Минтранса России вместе с отраслевыми организациями и экспертами активно участвует в этой ответственной подготовительной работе. Фактически речь идет о проектировании новой экономики Российской Федерации.

– Что из крупных отраслевых достижений 2021 года вы считаете важным отметить?

– Год был очень непростым для водного транспорта, и поэтому я считаю особенно ценным тот позитивный итог, который удалось обеспечить по ряду приоритетных

направлений нашей деятельности. Так, объем перевалки грузов в морских портах России за 12 месяцев 2021 года вырос на 1,7% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года и составил 835,2 млн тонн.

Анализ перевалки в морских портах показывает, что ее объемы выросли по всем направлениям, кроме каботажного.

Доля экспортных грузов по итогам 2021 года составила 79,1% от общего грузооборота портов, импортных – 4,9%, транзитных – 7,7%, каботажных – 8,3%.

Планомерно шла реализация мероприятий по сокращению перевалки российских внешнеторговых грузов в морских портах Балтии, Украины и Финляндии. Объем упомянутой перевалки в морских портах этих стран сократился в 2021 году еще на 14,1%, составив 25,5 млн тонн.

В районы Крайнего Севера и местности, к ним приравненные, морским транспортом были завезены 8,6 млн тонн грузов, что составило 102,2% к уровню 2020 года.

Прирост производственных мощностей российских морских портов составил 19,1 млн тонн. Реализованы мероприятия в морских портах Усть-Луга (введена в эксплуатацию акватория специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений «Ультрамар»), Восточный (реконструкция гидротехнических сооружений), Новороссийск (реконструкция зернового терминала), а также в морских портах Темрюк и Певек. А в январе 2022 года получил разрешительную документацию терминал навалочных грузов в морском порту Тамань (25 млн тонн).

Очень важно, что в 2021 году в морских портах РФ начал взиматься инвестиционный портовый сбор. Так, объем инвестсбора, полученного ФГУП «Росморпорт» за год, составил 4435 млн руб.

В рамках федерального проекта «Северный морской путь» начато строительство 14 единиц аварийно-спасательных и буксирно-спасательных судов, в том числе многофункциональных аварийно-спасательных судов высокого ледового класса различной мощности. Контрактный срок завершения строительства указанной серии судов – конец 2024 года.

Из крупных событий на речке упомяну запуск в апреле в эксплуатацию после реконструкции министром транспорта России гидроузла Белоомут на р. Ока, а в мае – завершение первого подготовительного этапа проекта строительства Багаевского гидроузла на р. Дон. Для ликвидации к концу 2024 года лимитирующего участка на нижнем Дону заключен государственный контракт на строительство объектов основного периода инвестиционного проекта.

Завершение строительства объекта позволит ликвидировать лимитирующий судоходство участок на Нижнем Дону, ограничивающий в настоящее время пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации.

И наконец, в 2021 году определено новое решение так называемой проблемы Гордца путем строительства второй камеры шлюза № 15 и реконструкции судового хода на 40-километровом участке реки Волга перед Нижним Новгородом.

– Отличительными особенностями Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года являются формирование и развитие Единой опорной сети транспортного комплекса, которая включает опорную сеть внутренних водных путей и опорную сеть морских портов. Какие реперные точки выставлены на карте водных путей страны и какие меры предпринимаются для расшивки узких мест?

– В состав Единой опорной транспортной сети (ЕОТС) входит единая опорная сеть внутренних водных путей. Она представляет собой совокупность внутренних водных путей федерального значения с гарантированными габаритами судовых ходов, по которым проходят основные грузо- и пассажиропотоки, обеспечивающую устойчивую взаимосвязь крупнейших населенных, туристских, промышленных, логистических, экономических центров, а также районов Крайнего Севера.

На современном этапе протяженность единой опорной сети ВВП составляет 50,7 тыс. км, или почти 50% от всех внутренних водных путей. Эти водные магистрали обеспечивают экономические связи и развитие водного туризма на территории 39 субъектов РФ, в Сибири и на Дальнем Востоке, международные перевозки с 18 государствами, а также доставку жизнеобеспечивающих грузов в районы Крайнего Севера и местности, приравненные к ним, в условиях низкой плотности автомобильных и железных дорог.

Нашим приоритетом является обеспечение на Единой глубоководной системе европейской части страны гарантированной глубины 4 м вне зависимости от гидрологических условий. Реализация задачи устранения «узких мест» на ЕГС, как было отмечено выше, уже идет полным ходом.

При этом необходимо отметить, что на всю опорную сеть ВВП уже созданы электронные навигационные карты, которые оперативно корректируются при изменении условий судоходства.

– Для приведения инфраструктуры ЕОТС в нормативное состояние к 2035 году требуется полное обеспечение нормативов, включая нормативы финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, которые будут способствовать

увеличению габаритов пути, обеспечению безопасного судоходства. Как продвигается работа в этом направлении?

– В Транспортной стратегии определены ключевые направления развития Единой опорной сети. Если брать задачи в части, касающейся нашей отрасли, наибольший вклад в достижение поставленных целей, в частности, в повышение пространственной связности, транспортной доступности территорий и мобильности населения, развитие внутреннего, а также въездного туризма, увеличение объема и скорости транзита грузов, будет внесен при помощи:

- развития участков международных транспортных коридоров (в составе объектов морских и речных портов, пунктов пропуска);
- устранения ограничений пропускной способности портовой инфраструктуры;
- развития опорной логистической инфраструктуры;
- ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях.

Устранение уже названных «узких мест» между Гордцом и Нижним Новгородом на Волге и Нижнем Дону также будет способствовать и увеличению перевозок внутренним водным транспортом в рамках развития международного транспортного коридора на направлении Север – Юг. Мы ждем полезного эффекта от поэтапного перехода на круглогодичную навигацию в направлении Каспий – Азов. Немаловажно, что всех этих результатов мы намерены достичь в том числе при оптимизации расходов на содержание бассейновых администраций.

– Сейчас доля судов старше 20 лет составляет 86% для пассажирских судов и 94% для грузовых. Средний возраст судов технического флота превышает 40 лет. Как обновляется рабочее ядро флота, как реализуется потенциал грузовых и пассажирских перевозок?

– Росморречфлотом на период 2021–2024 годов запланирована реализация мероприятий по строительству 72 речных судов технического флота.

Суда данного специализированного флота используются на внутренних водных путях РФ с целью их содержания и обеспечения безопасности судоходства, проведения необходимого комплекса путевых работ и обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов.

Объем финансирования, направленного на выполнение указанного мероприятия, составляет 12,35 млрд руб. за счет средств федерального бюджета.

За 2021 год технический флот внутреннего водного транспорта пополнился землесосом проекта 4395 «Аркадий Кардаков» для работы в акватории Камского бассейна внутренних водных путей и для канала имени Москвы – промерным судном проекта 3330 «Промерный-9» и обстановочным судном проекта 3052 «Владимир Макаров».



Вектор перемен

*Окончание.
Начало на 1-й стр.*

В 2022 году осуществлена приемка законченных строительством промерных судов проекта 3330 «Изыскатель-1» и «Промерный» для Енисейского и Волго-Балтийского бассейнов соответственно, также продолжается строительство еще 8 судов данного проекта. В 2023 году Росморречфлотом планируется разместить заказ на строительство 5 промерных судов проекта 3330.

Также в части строительства промерных судов на мощностях ЗАО «Нефтефлот» продолжается строительство 8 промерных судов проекта RDB 66.62.

В высокой степени готовности находится серия из 2 несамостоятельных землесосов проекта 4395, которые планируются к передаче эксплуатирующим организациям в текущем году. А к 2024 году планируется принять в эксплуатацию серию из 4 контрактных землесосов данного проекта.

Одновременно для работы в различных акваториях внутренних водных путей продолжается строительство 22 обстановочных судов, из них 9 – проекта 3052, 13 – проекта 3050.1А. С 2023 года Росморречфлотом планируется начать строительство еще 21 обстановочного теплохода проекта 3050.1А.

На сегодняшний день по большинству законтрактованных заказов оборудование, комплектующие и материалы полностью закуплены и размещены на складах судостроительных заводов.

По оценкам экспертов, цифровая трансформация отрасли лучше адаптируется на речном транспорте. Как внедряются технологии автономного транспорта? Появление беспилотников прогнозируется не только на внутреннем водном судоходстве, но и на море. Что вы думаете по этому поводу, согласны ли с такой точкой зрения?

– Новая модель отрасли – умный водный транспорт – неизбежно станет основой и мирового, и российского рынка. Ее ключевые направления – e-Навигация и a-Навигация, то есть электронные технологии судоходства и автономное судоходство. Их задачей является повышение безопасности судоходства как главного экономического фактора отрасли при одновременном сокращении себестоимости морских перевозок.

Активное продвижение России по этим направлениям позволит обеспечить:

- повышение пропускной способности и конкурентоспособности водной транспортной логики: наши порты будут быстрее и дешевле обрабатывать грузы, наши суда будут безопаснее и дешевле перевозить грузы и пассажиров, наши администрации будут лучше обеспечивать навигацию и безопасность морских и речных перевозок; Россия сможет формировать сети современной глобальной логистики и играть в них ключевую роль;

- широкое применение российских технологий в России и на международном рынке: цифровизация водного транспорта неизбежна и те, кто первыми представят коммерческие продукты, сформируют свои стандарты, получат широкий практический опыт применения и значительную долю на этом рынке; а флагманские технологии e-Навигации и a-Навигации вытнут за собой связанные с ними приборостроение, судостроение, инженерные и транспортные услуги.

В настоящее время в рамках инициативы «Маяки развития технологий» реализуется проект «Автономное судоходство».

Проект направлен на создание и коммерческое использование сервисов (e-Навигации и a-Навигации) для автономного судоходства. Также проект обращен на создание стимулирующего эффекта для следующих технологий:

- микроэлектроника, электронная компонентная база и сенсорика;
- интернет вещей;
- технологии беспроводной связи;

- искусственный интеллект, обработка больших данных и другие.

Росморречфлотом и подведомственным ФГУП «Росморпорт» проведена работа по формированию контрольных точек и показателей паспорта федерального проекта «Автономное судоходство», создан консорциум по реализации проекта. В течение 2021 года при непосредственном участии ФГУП «Росморпорт» были разработаны и утверждены технические требования на инфраструктуру обеспечения автономного судоходства, средства автономного портового флота и тренажеры для подготовки специалистов по a-Навигации и e-Навигации.

В декабре 2021 года паспорт федерального проекта «Автономное судоходство» был утвержден протоколом заседания проектного комитета по федеральному проекту «Автономное судоходство».

Результатом осуществления проекта-маяка «Автономное судоходство» станет разработанный набор технологий автоматического и дистанционного судоходства на маршруте м. п. Усть-Луга – м. п. Балтийск за счет разработки и внедрения образцов судовых и береговых программно-аппаратных комплексов автономной и дистанционной навигации, создания береговой инфраструктуры электронной навигации и автономной навигации в морских портах Санкт-Петербург и Калининград.

Самое пристальное внимание государство уделяет развитию Арктической зоны, Северного морского пути, учитывая, что вклад этого направления в экономику страны – 6,2% от совокупного дохода ВВП. Расскажите, пожалуйста, об основных направлениях развития транспортной инфраструктуры Арктической зоны.

– Полагаю, с моей стороны было бы некорректно рассуждать на тему развития Северного морского пути с учетом того, что инфраструктурным оператором Севморпути назначен ГК «Росатом», который является ответственным исполнителем соответствующего федерального проекта.

По нашей части ведутся строительство аварийно-спасательного флота для работы в акватории СМП, а также реконструкция объектов инфраструктуры базы технического обслуживания флота Северного филиала ФГБУ «Морспасслужба».

Эти работы направлены на создание современной площадки технического обслуживания флота, размещение служб, складских площадок для расположения технических средств, оборудования и материалов, необходимых для работы наших морских спасателей.

Также запланировано строительство двух береговых станций службы НАВТЕКС в портах Диксон и Певек, по которым завершаются проектные работы. Так, по объектам в порту Диксон по проектно-сметной документации получено положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза России», а по объектам в морском порту Певек проектная документация находится в завершающей стадии.

Отмечу, что осуществлять работы по реконструкции и строительству указанных объектов будет ФКУ «Ространсmodernизация», определенное Минтрансом России единым заказчиком по строительству объектов транспортной инфраструктуры.

Также для обеспечения безопасности судоходства в акватории СМП запланировано строительство аварийно-спасательных и буксирно-спасательных судов различной мощности, о чем я также упомянул выше.

По экспертным оценкам, доля водного транспорта, работающего на альтернативных видах топлива, в мире к 2035 году может вырасти до 10%. Как эта тенденция проявляется у нас в стране?

– Снижение выбросов парниковых газов с судов может быть достигнуто путем использования альтернативных видов топлива, таких как сжиженный природный газ (СПГ), хотя и не только его. По заказу ФГУП «Росморпорт» в 2021 году за счет собственных средств завершено строительство первого в России двухтопливного автомобильно-железнодорожного паромы проекта CNF19M «Маршал Рокоссовский» с главной энергетической установкой, позволяющей работать как на низкосернистом дизельном топливе, так и на СПГ.

Эксплуатация паромы в настоящее время осуществляется на стратегически важной линии Усть-Луга – Балтийск. Также для эксплуатации на указанном маршруте за счет средств федерального бюджета продолжается строительство второго паромы проекта CNF19M «Генерал Чернышевский», постановка которого планируется осенью 2022 года. Паромы отвечают самым высоким современным экологическим нормам и стандартам. Кроме того, ФГУП «Росморпорт» продолжает строительство двух инновационных двухтопливных ледоколов мощностью 12–14 МВт проекта 23620. Проект строительства ледоколов входит в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ). Дальнейшие темпы развития российского флота на СПГ будут зависеть от государственной поддержки проектов, связанных с использованием СПГ на морских и речных судах (строительство новых судов на СПГ, переоборудование имеющихся судов, строительство судов-бункеровщиков СПГ, строительство бункеровочных причалов и так далее).

Внутренний водный транспорт завоевал статус одного из самых безопасных. Что предпринимается для того, чтобы это утверждение соответствовало всем кодексам и нормативным документам внутреннего водного транспорта? Какой вклад в это вносит команда инспекторов государственного портового контроля?

– Система государственного портового контроля на внутренних водных путях Российской Федерации введена с августа 2012 года. В систему включены 15 администраций бассейнов внутренних водных путей, обеспечивающих проверки судов внутреннего водного транспорта на всем протяжении судовой инфраструктуры РФ. Деятельность государственного портового контроля на внутренних водных путях регламентирована Кодексом внутреннего водного транспорта, а также соответствующими приказами Минтранса России.

Важным инструментом повышения безопасности судоходства на внутренних водных путях стало применение органами ГПК риск-ориентированного подхода.

Исходя из категории риска устанавливается интенсивность (формы, продолжительность, периодичность) проведения мероприятий по проверке судна или плавучего объекта. То есть суда с большим уровнем риска подвергаются проверкам чаще и тщательнее, чем суда с меньшим риском. Проверки могут осуществляться с частотой от одного раза в месяц до одного раза в год. Категория риска по каждому судну, а также плавучему объекту автоматически рассчитывается информационной системой государственного портового контроля (ИС ГПК) на основании параметров судна и результатов его проверки, занесенных в ИС ГПК лицом, осуществляющим государственный портовый контроль.

За период с января по июль 2022 года инспекторами ГПК осуществлены 4037 проверок судов. При этом выявлены 7787 нарушений и задержаны 277 судов. Из них на пассажирские суда приходится 725 проверок, 1454 нарушения и 48 задержаний судов.

В последние годы становятся все более популярными круизы. Только по программе туристического кэшбека за «весеннее»

окно продаж количество бронирований круизных туров по сравнению с прошлым годом выросло в семь раз. С начала года круизы с кэшбеком приобрели примерно 100 тыс. человек. По оценкам Ростуризма, в этом сезоне порядка 700 тыс. человек станут пассажирами круизных теплоходов. Что делается для развития береговой инфраструктуры? Как реализуется программа обновления круизного флота?

– Безусловно, круизный отдых и связанные с ним проекты, в особенности на внутренних водных маршрутах, – это естественное конкурентное преимущество нашей страны. В последнее время здесь при активном участии государства заметны позитивные тенденции, которые Росморречфлот, уполномоченный обеспечивать и контролировать безопасность судоходства, всеми силами поддерживает.

На сегодняшний день серьезным препятствием для развития круизных и водных туристических маршрутов служит отсутствие развитой пассажирской причальной инфраструктуры, наличие так называемых узких мест на ВВП и недостаточное количество пассажирских судов, отвечающих всем современным требованиям безопасности и комфорта.

В целях развития судоходства государством предприняты следующие меры государственной поддержки судоходных компаний в Российской Федерации:

- ряд налоговых и таможенных льгот для судоходных компаний;
- субсидирование части затрат судовладельцев на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам;
- судовой утилизационный грант – субсидия из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию.

Для обновления речного пассажирского флота с привлечением механизма финансовой поддержки государства ООО «АМА» строит два речных колесных судна «Золотое кольцо», которые могут эксплуатироваться на мелководье, пассажирместимостью по 180 человек. Преимуществом судов проекта является возможность подхода к необорудованному берегу для безопасной посадки-высадки пассажиров.

Одним из мощных стимуляторов развития пассажирских перевозок по воде является создание береговой инфраструктуры, поэтому субъекты Федерации, заинтересованные в развитии водного туризма на реке, заключают договоры с инвесторами на строительство современной причальной инфраструктуры.

Например, в Ленинградской области в 2021 году за счет средств инвесторов построены и введены в эксплуатацию пассажирские причалы в с. Дубровка и Кириши.

В 2022–2023 годах за счет средств инвестора планируется построить пассажирские причалы в Великом Новгороде (Новгородская область), Сортавале (Республика Карелия).

Все эти проекты будут способствовать развитию пассажирских перевозок внутренним водным транспортом.

Функционирование и развитие морского и внутреннего водного транспорта, внутренних водных путей РФ невозможно представить без высококвалифицированных специалистов. Как вы оцениваете обеспеченность отрасли кадрами? Учитывая потребность в специалистах-гидротехниках, в августе 2020 года был принят отдельный федеральный государственный стандарт по направлению подготовки 26.03.03 «Водные пути, порты и гидротехнические сооружения». Какие направления деятельности нуждаются еще в кадровом подкреплении?

– Ежегодно Росморречфлот формирует предложения по приему на обучение в подведомственных об-

разовательных организациях на основе потребности отрасли в подготовке высококвалифицированных кадров.

Так, в 2021 году в образовательные организации на обучение за счет средств федерального бюджета на уровень высшего и среднего профессионального образования были приняты почти 13 тыс. человек, из которых 5,5 тыс. – по профильным специальностям. В 2022 году планируется увеличение до 5,7 тыс. человек по профильным специальностям.

Таким образом, подведомственные Росморречфлоту образовательные организации наращивают подготовку по профильным направлениям подготовки.

При этом нельзя не сказать и о повышении квалификации, так как все специалисты должны время от времени совершенствовать свои знания и навыки. В 2021 году по программам дополнительного профессионального образования в вузах проведены более 106 тыс. подготовок.

На сегодняшний день стоит задача по развитию подготовки специалистов в области дноуглубительных работ в морских портах и на внутренних водных путях.

Прорабатываются технические и методические особенности подготовки в области дноуглубления в двух вузах: в Каспийском институте морского и речного транспорта имени генерал-адмирала Ф.М. Апраксина – филиале ВГУВТ в г. Астрахани и в Новосибирске на базе Сибирского государственного университета водного транспорта.

При определении потребности в кадрах нам активно помогают отраслевые работодатели и региональные власти. Мы хорошо понимаем также необходимость поддержки развития рабочих профессий и предпринимаем соответствующие шаги.

Например, в 2022 году два наших учебных заведения – Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского и Уфимский филиал Волжского государственного университета водного транспорта при поддержке Росморречфлота, органов власти регионов и отраслевых предприятий подали заявки в Министерство просвещения РФ на предоставление гранта на развитие рабочих профессий и программ среднего профессионального образования в интересах конкретных работодателей.

На морском и речном транспорте, в береговых структурах, обеспечивающих его работу, трудятся люди многих профессий: судоводители, механики, портовики, путейцы и др. Какая для вас наиболее привлекательная, какую бы рекомендовали выбрать обратившемуся к вам за советом юноше, выбирающему свой путь?

– Практически любая флотская или береговая специальность, связанная с морским или речным транспортом, прежде всего открывает перед молодежью возможность войти в дружный коллектив крепких профессионалов, овладеть сложной современной техникой, увидеть самые живописные уголки нашей страны и мира, ко многим из которых иначе как по воде и не добраться.

Пользуясь случаем, хочу поздравить с профессиональным праздником всех работников водного транспорта страны, дорогих ветеранов и тех, кто придет на мостики и машинные отделения нашего флота завтра.

Мир сегодня уже необратимо изменился и продолжает меняться прямо на наших глазах. Задача сделать так, чтобы эти перемены дали нужные стране результаты в нашей сфере и также стали частью фундамента новой исторической победы России.

Уверен, совместными усилиями мы это сделаем!

Желаю коллегам крепкого здоровья, новых успехов в труде на благо нашей страны, благополучия, семейного счастья и, по традиции:

7 футов под килем и гарантированных габаритов судового хода!



РОСМОРПОРТ

Лидер отрасли

ФГУП «Росморпорт»: инновационные подходы к обеспечению безопасности мореплавания

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

От лица коллектива ФГУП «Росморпорт» и от себя лично поздравляю вас с нашим общим профессиональным праздником – Днем работников морского и речного флота!

Морская профессия – это бесконечная гордость, источник для вдохновения и постоянное развитие. Работа в нашей отрасли требует не только глубокого погружения в ее специфику, практических знаний и высокого профессионализма, но и искренней преданности и увлеченности своим делом, стремления двигаться вперед, способности быстро осваивать новые компетенции и справляться с неожиданными вызовами.

Будущее нашей страны немыслимо без морского флота. Члены династий и те, кто пришел в профессию впервые, вчерашние выпускники морских вузов и заслуженные работники отрасли – всех объединяет самоотверженный труд, преданность морю и взя-

тая на себя огромная ответственность по обеспечению безопасного и бесперебойного судоходства.

В этот праздничный день хочется выразить особую благодарность и признательность ветеранам морской отрасли, чья профессиональная деятельность послужила основой высоких достижений современных мореходов. Их самоотдача и служение на благо развития морского дела достойны уважения и являются примером для молодых поколений.

Искренне желаю вам, дорогие коллеги, чтобы ваша работа была отмечена признанием, приносила радость и удовлетворение, а каждый день дарил энергию и силы для новых побед и свершений. Крепкого здоровья, благополучия, уверенности в завтрашнем дне и удачи во всех ваших начинаниях! Семь футов под килем и попутного ветра!

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» С.В. Пылин

Росморпорт – стратегическое, системообразующее предприятие портовой отрасли России; является крупнейшим титульным владельцем объектов прибрежно-портовой инфраструктуры и служебно-вспомогательного флота, находящихся в собственности Российской Федерации. Предприятие непрерывно оказывает услуги по использованию объектов инфраструктуры морских портов, а также по обеспечению безопасности судоходства в морских портах и на подходах к ним. В 2021 году Росморпорт признан победителем конкурса «Лидер отрасли» в номинациях «Организация, оказывающая услуги в области обеспечения судоходства» и «Субъект транспортной инфраструктуры в сфере транспортной безопасности».

В эксплуатации предприятия находятся парусные учебные и учебно-производственные суда. Ежегодно около 2 тыс. курсантов из ведущих морских вузов страны проходят плавательную практику на фрегатах, в ходе которой получают возможность отработать приобретенные в вузах теоретические знания и набрать необходимый для дальнейшей работы плавательный ценз.

На протяжении всего периода своей деятельности Росморпорт активно проводит мероприятия, направленные на повышение уровня научно-технологического развития, реализует инвестиционные проекты с применением передовых технологий. Так, в 2021 году Росморпорт удостоился престижной транспортной премии «Формула движения» в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники» за флагман флота предприятия – современный многофункциональный дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин».

Крупнейший в мире неатомный ледокол мощностью на винтах 25 МВт имеет ледовый класс Icebreaker8. Общая мощность энергетических установок более 34 МВт. Судно способно развивать скорость до 17,8 узлов на чистой воде, проходить льды толщиной до 2 м непрерывным ходом со скоростью 2 узла и обеспечивать автономность работы до 60 суток. В 2022 году «Виктор Черномырдин» успешно выполнил программу ледовых испытаний в Арктике, преодолев за месяц около 5,5 тыс. морских миль и подтвердив характеристики ледопробиваемости.



БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ – НАША РАБОТА!



ФГУП «Росморпорт», придерживаясь политики импортозамещения, активно содействует развитию отечественного судостроения. При выборе направлений проектирования судов Росморпорт опирается на проекты, разработанные с применением инновационных технологий и учитывающие достижения в области строительства аналогичных типов судов в мировой практике.

Проектные решения и результат строительства новых дизель-электрических ледоколов находятся на уровне передовых мировых решений. Так, в 2020 году в рамках совместной научно-исследовательской работы ФГУП «Росморпорт» с ФГУП «Крыловский государственный научный центр» создан проект первого в России двухтопливного ледокола, способного работать как на дизельном топливе, так и на сжиженном природном газе. Суммарная автономность ледокола составляет 25 суток – 20 суток на дизельном топливе и 5 суток на СПГ. Такое инженерное решение позволяет эксплуатировать ледокол в соответствии со всеми действующими экологическими требованиями.

Одной из основных задач предприятия является эффективное использование и развитие морской портовой инфраструктуры, находящейся в федеральной собственности, на основе внедрения инновационных технических, тех-

нологических, организационных и управленческих решений. В настоящий момент осуществляется проработка применения передовой технологии гидроразрыва при производстве дноуглубительных работ.

В рамках деятельности по развитию портовой инфраструктуры Росморпорт также планирует активно развивать BIM-технологии при проектировании и эксплуатации гидротехнических сооружений и разработать собственный стандарт по информационному моделированию. Применение технологий создания виртуальной трехмерной модели позволит избежать ошибок и накладок при реализации проектов.

В целях повышения эффективности принятия управленческих решений, оперативного анализа ключевых показателей деятельности предприятия и контроля за состоянием флота в режиме реального времени в рамках мероприятий по цифровой трансформации ФГУП «Росморпорт» разработан ситуационный центр предприятия.

Ежегодно Росморпорт осуществляет мероприятия по развитию и модернизации существующих систем управления движением судов (СУДС) и объектов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ) в целях поддержания их технической оснащенности на современном уровне, а также по строительству новых объектов.

Особое внимание уделяется обеспечению безопасности мореплавания в морских портах Арктической зоны Российской Федерации. В соответствии с указом Президента России важнейшей задачей до 2024 года является повышение грузопотока на СМП, и, соответственно, значительное увеличение количества следующего по нему морского транспорта. ФГУП «Росморпорт» ведет работу по созданию новых и модернизации существующих комплексов ГМССБ, которые являются частью международной системы, использующей современные береговые и судовые системы радиосвязи.

Так, по результатам выполненной в 2021 году научно-исследовательской работы в морском порту Архангельск создан центр удаленного управления комплексом ГМССБ морского порта Сабетта.

Введен в опытную эксплуатацию программно-аппаратный комплекс электронной навигации (e-Навигации) в составе СУДС морского порта Сабетта, предназначенный для повышения безопасности мореплавания. В рамках опытной эксплуатации комплекса при участии судов ПАО «Совкомфлот» проводится тестирование технологий e-Навигации: в том числе планирования индивидуального маршрута судна, получения маршрута и расписания движения, обмена тек-

стовыми сообщениями с судном. Международная морская организация определяет e-Навигацию как гармонизированный сбор, интеграцию, обмен, представление и анализ морской информации на судне и на берегу при помощи электронных средств для улучшения судоходства.

Кроме того, ФГУП «Росморпорт» одним из первых в России реализует инициативы по a-Навигации. В рамках пилотного проекта по внедрению технологий автономного судоходства, проводимого при участии Минтранса России, ФГУП «Росморпорт» и компании «Ситроникс КТ», отрабатываются задачи обеспечения возможности широкой эксплуатации автономных судов под российским флагом. Проект включает в себя полный комплекс технических средств с апробацией в условиях реальной эксплуатации на судах коммерческого флота.

Сейчас технологии проходят испытания на судах дноуглубительного каравана – земснаряде «Редут» и грунтоотвозной шаланде «Рабочая». На земснаряде установлен пульт дистанционного управления шаландой, с которого осуществляются контроль и управление судном. Специальная аппаратура в составе единой базовой технологической платформы установлена и на «Рабочей».

Подобные технологии будут применены для оснащения двухтопливных паромов предприятия – «Маршал Рокоссовский» и «Герал Черняховский» системами a-Навигации, что даст судам класс автономности, позволяющий эксплуатировать их с дополнительным функционалом поддержки принятия решений и возможностью управлять судном с берега. «Ситроникс КТ» планирует до конца второго квартала 2023 года оснастить новые экологичные паромы комплексом систем для автономной навигации на стратегически важной линии Усть-Луга – Балтийск. Для контроля и управления автономными судами в порту Усть-Луга будет развернут береговой центр дистанционного управления – первый подобный центр на территории России. Внедрение технологий a-Навигации позволит значительно снизить влияние человеческого фактора на безопасность морских перевозок, а в перспективе приведет к уменьшению себестоимости грузоперевозок за счет снижения части эксплуатационных затрат.

Портовая инфраструктура в

59 морских портах из 61

24 субъекта Российской Федерации

14 филиалов

8,9 тыс. человек – штатная численность персонала

266 судов собственного флота

36 ледоколов

92,6 км – протяженность причальной стенки

743 причальных сооружений

7,6 млн куб. м – ремонтные дноуглубительные работы в 2021 году

1,8 млрд руб. – капитальные вложения в строительство и реконструкцию в 2021 году

24 системы управления движением судов

99 объектов обеспечения безопасности мореплавания



«Мы – волгари, мы – косточка России»

Эти слова из гимна волгарей, написанного Олегом Митяевым, точно передают суть работы волжских речников

А суть такова – почти третья часть перевозимых по внутренним водным путям России грузов приходится на долю Волжского бассейна. В рабочем ядре флота администрации Волжского бассейна 179 единиц флота. Можно смело утверждать, что таким количеством флота не оперирует ни одна из судоходных компаний, работающих в Волжском бассейне.

О том, как коллектив выполняет возложенные на него задачи, рассказывает руководитель администрации бассейна, почетный работник транспорта России Дмитрий БЕССМЕРТНЫЙ.



Деятельность администрации Волжского бассейна осуществляется в Центральном, Приволжском и Южном федеральных округах, в территориальных границах 15 субъектов Российской Федерации от Ярославской области до Астраханской.

На учете в Администрации Волжского бассейна состоят 3814 судов, из них маломерных – 399, прогулочных – 56, самоходных – 2430 (из них пассажирских и грузопассажирских – 356), несамоходных – 1380 (из них сухогрузных грузовых – 529, наливных грузовых – 125, стоечных – 109). В 2021 году в Волжском бассейне было совершено 4685 рейсов. За прошлую навигацию перевезено 41,5 млн тонн грузов (+1,13%). Отмечалось значительное увеличение перевозок зерновых (на 87%), и генеральных грузов (на 56%).

Было перевезено более 1 234 638 пассажиров в транзитных перевозках (+100,6%). Рост связан с отменой ограничительных мер, введенных из-за пандемии.

Номенклатура перевозимых грузов в Волжском бассейне представлена нефтепродуктами, металлом, строительными, зерновыми, навалочными и генеральными грузами. В среднем за навигацию более 50% грузооборота составляют внутрибассейновые перевозки, порядка 10 млн тонн грузов ввозится, столько же следует на выход из бассейна.

Протяженность внутренних водных путей в границах ФБУ «Администрация Волжского бассейна» составляет 9251,3 км – на 21 км больше, чем в предыдущие навигации, из них с гарантированными габаритами пути в навигацию–2022 – 3341,2 км на магистральных путях рек: Волга, Ока, Кама, Сура, Самара, участка р. Бузан, р. Волга и протоки Гандурино, а также допол-

нительные судовые хода, убежища, подходы и т.д. Были улучшены показатели: на Волге – две судоходные 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 р. Волга – несколько подходов, в том числе к порту Ахтубинск (6 км), а также на двух участках реки Вятка протяженностью 5 и 1,1 км и др. На девяти участках повышена категоричность, на двух – увеличена глубина.

Для выполнения дноуглубительных работ в навигацию 2022 года введены в эксплуатацию 13 земснарядов. Уже извлечено более 0,63 млн кубометров грунта из запланированных 5,72 млн кубометров грунта.

Водные пути Волжского бассейна обслуживают коллективы шести филиалов: Нижегородского, Казанского, Самарского, Саратовского, Волгоградского, Вятского районов водных путей и судоходства.

Тральные работы проводятся силами обстановочных бригад и специализированными тральными бригадами. Общий объем выполненных работ в этом году по плану должен составить порядка 586,5 кв. км.

В соответствии с утвержденным планом финансово-хозяйственной деятельности на 2022 год для нужд путевого хозяйства в 2022 году приобретаются буи из полимерных материалов, батареи, фонари, фотоавтоматы, светодиоды, якоря, цепи.

Проведение комплекса путевых работ сказалось на улучшении условий работы судоводителей.

В начале июля приступит к выполнению дноуглубительных работ на Волго-Каспийском судоходном канале команда нижегородского

земснаряда «Профессор Лукин». Этому предшествовала подготовительная работа по дооборудованию земснаряда для работы в морских условиях. Волгарям предстоит принять участие в выполнении масштабной программы по обеспечению прохода всех судов по самым проблемным участкам Волго-Каспийского морского судоходного канала в Астраханской области.

Углубление канала является одним из поручений Президента России. ВКСК – важный стратегический объект региона. Его общая протяженность 188 км. Погодные условия создают высокую заносимость канала, что нередко является причиной посадки теплоходов на мель.

И в связи со складывающейся геополитической ситуацией поручение президента приобретает еще большую актуальность, когда многие компании рассматривают альтернативные пути доставки товаров и обращают внимание на Волго-Каспийский канал.

В конце первой декады июля команды, работающие в составе земснаряда «Волжского-516» (Казанский район водных путей и судоходства), выйдут на реку Казанку, где им предстоит намыть площадку по созданию искусственного земельного участка на правом берегу р. Казанка г. Казани. Планируемый здесь парк Семьи – важный социальный объект, реализация которого позволит появиться новой локации на туристической карте Татарстана.

Волга – каскад водохранилищ. В составе ФБУ «Администрация Волжского бассейна» пять районов гидротехнических сооружений и судоходства: Городецкий, Чебоксарский, Самарский, Балаковский и Астраханский. Межнавигационный ремонт СГТС (судоходных гидротехнических сооружений) был выполнен на 100% согласно плану, все пусковые нитки судоходных шлюзов были подготовлены в установленные Росморречфлотом сроки.

Крупные ремонтные работы по железобетонным элементам шлюзов и металлоконструкциям сооружений выполнялись в основном силами подрядных организаций. В этом году продолжатся работы по реконструкции гидротехнических сооружений шлюза № 25–26 Балаковского РГСЦ.

Для обеспечения динамичного и бесперебойного шлюзования флота в рамках государственной программы «Развитие транспортной

системы» выполняются работы по реконструкции объекта «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Шлюзы №21–24 Самарского гидроузла. Нижние двустворчатые ворота (НДВ). Реконструкция». В рамках этой реконструкции предусмотрены работы по замене нижних двустворчатых ворот, системы управления и электрооборудования обогрева закладных и створок НДВ. Срок выполнения этих работ – 2024 год.

Работа эта ответственная, но опыт, квалификация и компетенция коллективов гидроузлов в полном объеме соответствуют стоящим перед ними задачам.

Коллективами судоходных гидротехнических сооружений ФБУ «Администрация Волжского бассейна» с начала навигации (по состоянию на 1 июня 2022 года) выполнено 3457 шлюзований, пропущено 6844 судна (больше, чем в 2021 году, на 11%).

В составе администраций речных бассейнов функционирует служба государственного портового контроля. С начала навигации в Волжском бассейне выполнено 468 проверок судов, в ходе которых было выявлено 857 нарушений, некоторые из которых послужили причиной временного задержания 15 судов.

В Волжском бассейне продолжается работа по реализации инвестиционного проекта «Реконструкция судоходных шлюзов 15–16 Городецкого гидроузла, включая строительство дополнительной камеры шлюза и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород».

В соответствии с государственным контрактом в период 2022–2024 годов планируется выполнить комплексные инженерные изыскания в зоне строительства, разработать проектно-сметную документацию на строительство объектов, провести реконструкцию существующих объектов Городецкого гидроузла (в зоне строительства), строительство в нижнем подходе дополнительной камеры в единой конструкции с камерой шлюза №15, капитальные дноуглубительные работы по строительству судоходного канала на участке ВВП от 854,5 км до 895,0 км судового хода (по Атласу ЕГС Европейской части РФ).

В настоящее время для комплексного изучения инженерно-

геологических условий участка строительства, включая характеристики природно-климатических условий района, рельеф, геологическое строение, геоморфологические и гидрогеологические условия, состав, состояние и свойства грунтов и подземных вод, инженерно-геологические процессы, составление прогнозов изменения инженерно-геологических условий в сфере взаимодействия проектируемого объекта с геологической средой, выполняются инженерно-геологические изыскания территории, на которой будет осуществляться реконструкция судоходных шлюзов 15–16 Городецкого гидроузла и создание судоходного канала. Для получения необходимых инженерно-геологических материалов выполняются буровые работы, опытно-фильтрационные, лабораторные исследования грунтов; камеральная обработка материалов.

Работы разделены на два этапа, завершение первого – конец декабря текущего года. В числе мероприятий, которые предстоит выполнить, проведение дноуглубительных работ на участке ВВП (от 854,5 км до 895,0 км) по Атласу ЕГС, до проектной глубины (при уровне воды 66,0 мБС на г/п «Городец» (с учетом уклона свободной поверхности)).

Навигация 2022 года для коллектива ФБУ «Администрация Волжского бассейна» 99-я, для меня она – 37-я. В профессиональный праздник работников морского и речного флота хочу поздравить своих коллегам – путейцам, гидротехникам, связистам, представителям судоходных компаний – крепкого здоровья им, их семьям, родным и близким, выполнения намеченных планов, успешной реализации перспективных проектов развития водного транспорта и внутренних водных путей страны.



Опыт и профессионализм

камских путейцев обеспечивают безопасное судоходство

*Кама, Кама – родная река,
Ты, как песня, светла, глубока
И, как песня, берешь ты начало
В родниковом Удмуртском краю,
Чтоб со славой пройти по Уралу
И вернуться в сторону мою.*

* * *

О работе камских путейцев рассказывает руководитель ФБУ «Администрация Камского бассейна внутренних водных путей» Сергей Сергеев.

– Сергей Николаевич, что входит в зону ответственности Камводпути?

– В соответствии с государственным заданием и перечнем судовых ходов на 2022 год, утвержденным распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта № АЛ-595-р от 27 декабря 2021 года, протяженность ВВП в границах ответственности Камского бассейна останется неизменной к 2021 году и составит 3347 км. Протяженность водных путей, отнесенных к 7-й категории, установлена 1436 км (в 2021 году – 1440 км).

За счет средств федерального бюджета планируется содержать 1911 км (в 2021 году обслуживалось 1907 км), из них 1687 км в освещаемом варианте и 224 км – в неосвещаемом, в том числе с гарантированными габаритами – 1908 км.

252 км освещаемых путей нам предстоит обслуживать по договорам.

Навигационное оборудование введено в действие в плановые сроки за исключением Камского водохранилища вследствие низких уровней воды в нем и ледового режима. Срыва заданных габаритов пути не допущено.

Среди новаций этой навигации – перевод четырех км участка Камского водохранилища (подход к промпорту Соликамск) из 7-й категории водных путей в 1-ю категорию. Также увеличены гарантированные глубины на участках общей протяженностью 417 км: р. Кама на участке от промпорта Соликамск до порта Березники (28 км) – от 370 до 400 см, р. Белая на участке от устья р. Уфа до д. Груздевка (389 км) – от 190 до 200 см.

– Какие задачи стоят перед Камскими путейцами в эту навигацию?



**Руководитель
ФБУ «Администрация
Камского бассейна внутренних
водных путей»
Сергей Сергеев**

– За счет субсидии федерального бюджета и внебюджетных средств в этом году запланирована работа шести земснарядов суммарной технической производительностью 2500 м³/ч. В конце навигации 2021 года на реке Белая был введен в эксплуатацию новый несамоходный землесос «Аркадий Кардаков» проекта 4395. Продолжаются работы по поддержанию гарантированных габаритов ВВП путем проведения дноуглубительных и выправительных работ. Госзаданием запланировано удаление 2100 тыс. м³ грунта на дноуглубительных работах и 200 тыс. м³ грунта на выправительных работах.

Выполнение комплекса работ будет способствовать дальнейшему улучшению условий для безопасного судоходства в Камском бассейне.

Продолжается оптимизация состава СНО, упразднение части избыточных береговых навигационных знаков и установки «коридора» из плавучих знаков.

В навигацию 2022 года после технического обслуживания вновь введена в эксплуатацию система удаленного мониторинга за плавучими средствами навигационного оборудования. Она показала себя работоспособной в зонах уверенного приема сигнала GSM.

В навигацию 2022 года система установлена в двух филиалах учреждения – Верхне-Камском и Бельском районах водных путей и судоходства.

– Технический флот – достаточно возрастной. Это относится и к рабочему ядру флота, выполняющего госзадание в Камском бассейне?

– На балансе ФБУ «Администрация Камводпуть» на 1 июня 2022 года стоят 137 судов, средний возраст которых составляет 38 лет, более 40 судов вырабатывали нормативный срок службы.

В рамках развития судоремонта собственными подразделениями учреждения в конце 2021 года было получено признание Российского речного регистра на проведение капитального ремонта ДВС и до начала навигации–2022 специалистами Нижне-Камского района водных путей и судоходства проведен капитальный ремонт двигателя 6ЧНСП18/22 в корпусе теплохода «Мыс». Испытания проведены с использованием диагностического оборудования Zetlab.

Нужно отметить активное пополнение рабочего ядра флота судами из нового судостроения. За последние годы учреждением получено шесть судов. Ожидается поступление из нового судостроения четырех судов технического флота проектов 3050.1А, 3052, RDB 66.62, 3330.

– Своим долголетием технический флот во многом обязан мастерству, опыту и добросовестному труду команд настоящих профессионалов, обслуживающих его. Расскажите, пожалуйста, о людях, которых по праву можно назвать золотым запасом Камводпути.

– В канун нашего профессионального праздника особые слова благодарности – нашим ветеранам, представителям флотских династий Камы и Белой. Одна из старейших – династия Ганиевых – берет начало от Ганиева Абдулгания Абдулшафиковича, который начал работать в Бельском техническом участке пути в 1941 году (будучи на пенсии) бакенщиком на семафоре. Семафоры использовались для информации судов о состоянии переката. После войны дело продолжил его сын Ганиев Ульфат Абдулганиевич, а затем и внук Раудат Ульфатович. Он на-

чал работать в БРВПС в 1975 году в должности моториста теплохода «Пеликан» и, пройдя безаварийный путь до капитана теплохода «Танкер-1», продолжает трудиться по настоящее время. С 1996 года бесменную вахту на этом судне несет жена Раудата Ульфатовича – Фидалия Шагидулловна, она – моторист-рулевой. Их дочь Ганиева Айгуль Раудатовна после окончания Уфимского речного училища работала вместе с родителями мотористом, вторым штурманом. Затем была начальником судоводительского отделения УРУ, до 2020 года работала диспетчером в БРВПС.

Другая династия ведет отсчет с 1958 года. Глава ее, Майда-ник Иван Федорович, работал в ВКРВПС в период с 1958 по 1964 год командиром земмашин «Камская-5». Вместе с ним трудилась поваром его жена Надежда Михайловна. Их сын Сергей Иванович сейчас командир земснаряда «Камский-429», работает в ВКРВПС в общей сложности около 35 лет. В нашей организации трудится и жена Сергея Ивановича Елена Ивановна. Отец Елены Ивановны, Кукушкин Иван Иванович, 22 года работал в ВКРВПС командиром земснаряда.

– Жемчужиной в короне гидроузлов можно назвать Пермский шлюз. Каковы его особенности?

– Расположенный на левобережье Камы Пермский шлюз протянулся вдоль ее течения, с подходами – верхним и нижним бьефами – на 2,5 километра. И по своим размерам, и по структуре Пермский шлюз является самым оригинальным гидротехническим сооружением России, уникальным творением коллективов института «Гидропроект» и управления строительства Камгэсстрой. Шлюз Камского гидроузла состоит из двух параллельно расположенных ниток (каналов) – западной и восточной. В каждой нитке по шесть камер, следующих одна за другой и образующую своеобразную гигантскую водную лестницу.

Пермский шлюз насыщен электрооборудованием, механическим оборудованием: это 14 зданий с механическими залами и электрозалами, снабжающими электроэнергией механизмы движения ворот и затворов, десятки километров кабельных коммуникаций.



Управление механизмами ворот и затворов шлюза производится с центрального пульта управления (ЦПУ), расположенного на раздельной стенке. Шпиль ЦПУ признан памятником промышленной архитектуры второй половины XX века. Он возвышается над Камским фарватером на 70 м и увенчан шпилем с пятиконечной звездой.

Учитывая металлоемкость в составе нестандартного оборудования и сооружений шлюза, с первых дней эксплуатации мы определили приоритетные направления ремонта, модернизации и реконструкции.

В 2019 году в ПРГСС завершены работы по реконструкции шлюза.

– Камский бассейн традиционно, вследствие своего географического положения, является грузообразующим для Единой глубоководной системы Европейской части России. Именно здесь формируются многие грузопотоки. Какова их структура и как можно охарактеризовать динамику перевозок?

– Традиционно в Камском бассейне перевозятся минерально-строительные грузы, нефтепродукты, лесоматериалы, техническая соль (галит), зерновые.

За последние пять лет объемы перевозки грузов практически находятся на одном уровне – 13,5–14 млн тонн в навигацию. Лидирующую позицию стабильно занимают минерально-строительные грузы. Их доля в общем объеме составляет чуть больше 80%. Объем вывозимых из бассейна грузов составляет более 90% от общего объема межбассейновых перевозок.

За первые месяцы текущей навигации в бассейне перевезены 2282,8 тыс. тонн грузов (в 2021 году – 2366,8 тыс. тонн). Незначительное уменьшение обусловлено отсутствием в начале навигации перевозок нефтепродуктов на реке Белая. Однако возобновились перевозки бумаги, за два месяца транспортировано 3950,0 тыс. тонн. Общий объем межбассейновых перевозок увеличился на 2,9%.

В весенний период навигации 2022 года с северных районов Пермского края было вывезено 471,8 тыс. м³ леса в плотках.

По многолетним наблюдениям спрос на пассажирские перевозки в бассейне остается на постоянно высоком уровне. Общий объем пассажирских перевозок в 2021 году составил 110 тыс. 600 пассажиров. В последние годы заметно расширяются границы внутреннего туризма. Так, пассажирские туристические суда в весенний период стали заходить на реку Вятка в населенный пункт Мамадыш, а также в навигацию 2021 года впервые трехпалубный теплоход «Русь Великая» пришвартовался к набережной в Уфе на реке Белая. В весенний период нынешней навигации здесь побывал первый четырехпалубный теплоход проекта Q-040 «Александр Пушкин» компании ООО «Водоходъ». Одновременно с ним в Уфу прибыли три трехпалубных круизных теплохода судоходной компании «Созвездие»: «Николай Некрасов», «Александр Бенуа» и «Северная сказка». На текущую навигацию также запланировано 10 судозаходов в северную столицу Прикамья г. Березники. В первые месяцы навигации 2022 года в границах Камского бассейна перевезено 29 тыс. 600 пассажиров.

Навигация–2022 с каждым днем набирает обороты. Путьцы Камского бассейна прилагают все силы, знания и опыт, чтобы сделать работу судоводителей комфортной, а судоходство – безопасным.



150 лет на службе отрасли

«Хабречторгпорт»: есть повод для оптимизма

Приоритетной целью АО «Хабаровский речной торговый порт» является обеспечение конкурентоспособности и доступности предоставляемых транспортных услуг, повышение эффективности работы флота и перегрузочной техники при безусловном обеспечении безопасности, развитие современной и эффективной инфраструктуры.

Для решения этих задач разрабатываются и реализуются мероприятия, направленные на обеспечение надежной и бесперебойной работы флота, перегрузочного оборудования, грузовых районов порта в условиях навигационного периода.

Основная деятельность порта связана с добычей и реализацией нерудных строительных материалов на рынках Хабаровского края и Дальневосточного региона, перевозками леса в речные порты КНР, нефтепродуктов в северные районы края, выполнением погрузочно-разгрузочных работ.

В навигацию 2021 года приоритетным направлением работы флота были перевозки нерудных строительных материалов, экспортного круглого леса и пиломатериалов из порт-пунктов реки Нижний Амур, буксировки объектов как морским буксиром, так и речными буксирами. Производственные показатели АО «Хабаровский речной торговый порт» за 2021 год по сравнению с 2020-м значительно улучшились: объем перевозок грузов увеличился на 31% и составил 1466 тыс. тонн. Выполнено погрузочно-разгрузочных работ в объеме 3078 тыс. тонн (рост на 37%).

Грузооборот порта за 2021 год составил 155 млн т.км и увеличился к уровню 2020 года на 37,8%. Также выросли перевозки пиломатериалов, угля в КНР. Объем реализации нерудных строительных материалов в прошлом году увеличился по отношению к предыдущему на 18,9%.

Однако из-за вступивших в силу ограничений, увеличения таможенных пошлин произошло снижение объемов перевозки экспортного круглого леса из пунктов реки Нижнего Амура в КНР.

По итогам работы за 2021 год выручка увеличилась на 15,7% к уровню 2020 года за счет роста перевозок пиломатериалов, угля в КНР, увеличения добычи и перевозок НСМ, выполнения буксировочных работ флотом порта.

В инфраструктуру порта входят шесть механизированных прича-



Генеральный директор
АО «Хабречторгпорт»
Юрий Обухов

лов, объединенных в три грузовых района, выполняющих перегрузочные работы, подъездные железнодорожные пути, автодороги, крытые склады и открытые складские площадки, собственный флот, в том числе морской, развитая материально-техническая и ремонтная база. Порт оснащен перегрузочной техникой, способной перегружать грузы весом до 40 тонн. Технические возможности порта позволяют вести добычу, перевозки, выгрузку нерудных строительных материалов до четырех миллионов тонн в навигацию.

Грузовую базу формируют следующие направления:

- добыча и перевозки нерудных строительных материалов;
- перевозка строительных грузов, техники;
- перевалка и перевозки угля;
- лесные грузы;
- перевозки нефтепродуктов;
- контейнерные перевозки.

Порт открыт для захода иностранных судов. На территориях грузовых районов «Ветка» и «Красная речка» функционирует Международный грузовой пункт пропуска (грузовое направление), через который происходит перегрузка экспортно-импортных грузов. Созданы условия для оформления в Хабаровске экспортных лесных грузов, следующих транзитом в КНР. Действует склад временного хранения, где можно разместить экспортно-импортные грузы.

Порт также оказывает услуги по предоставлению в аренду производственных площадей, флота и перегрузочной техники, упаковке грузов, тарированию, частичному транспортно-экспедиционному

обслуживанию, услуги вспомогательного портового флота, по бункеровке судов топливом, снабжению судов питьевой водой.

Сегодня Хабаровский речной торговый порт работает стабильно, обеспечивая свою финансовую устойчивость. Это позволяет предприятию строить и реализовывать программы социальной направленности. Одна из важнейших связана с обеспечением сотрудникам порта безопасных и максимально комфортных условий труда, созданием условий для профессионального роста и личного развития, обеспечением достойного уровня жизни после выхода на пенсию.

Основные составляющие социального пакета для работников АО «Хабаровский речной торговый порт» – социальные льготы и гарантии (различные виды материальной помощи, премий и т.п.), добровольное медицинское страхование, профилактика заболеваний (в том числе вакцинация), санаторно-курортное лечение, полная или частичная компенсация стоимости путевок на отдых и оздоровление детей работников. Целенаправленно и системно проводится в коллективе молодежная политика: организуются культурно-массовые мероприятия; развиваются массовое физкультурное движение и спорт, ведется пропаганда здорового образа жизни. Родителям выплачивается компенсация за детские сады.

Не остаются без внимания пенсионеры, ушедшие на заслуженный отдых с предприятия. Порт помогает своим ветеранам лечиться, оздоравливаться в санаториях, оказывает материальную помощь в трудных жизненных си-

туациях. Получают пенсионеры помощь и к своим юбилейным датам, перед такими праздниками, как День работников морского и речного флота и День пожилого человека, а ветераны Великой Отечественной войны и труженики тыла – к Дню Победы. Есть и другие социальные льготы.

Среди общего перечня социальных гарантий размер заработной платы является главным, поскольку рост реальной заработной платы по-прежнему наиболее важный фактор при решении многих социальных проблем и ключевое средство мотивации к высокопроизводительному труду. Для работников АО «Хабречторгпорт» заработная плата регулярно индексируется в зависимости от роста потребительских цен, повышается в соответствии с ростом производительности труда. Этот комплекс мер социальной защищенности в какой-то степени помогает решать важную и острую проблему нехватки квалифицированного персонала.

В 2022 году Хабаровскому речному торговому порту исполнится 150 лет, из которых 76 лет его коллектив является попечителем КГКОУ «Детский дом № 4». За благотворительную деятельность в интересах детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, АО «Хабаровский речной торговый порт» в 2013 году награжден губернатором Хабаровского края почетным знаком «Открытое сердце».

По оценке генерального директора АО «Хабречторгпорт» Юрия Обухова, у коллектива порта есть все основания для оптимизма. У общества четкая перспектива развития и надежная инвестици-

онная программа. Перспективное развитие порта обеспечит расширение деятельности порта за счет выхода на рынок морских перевозок грузов и буксировок плавучих объектов морским флотом, увеличение перевозок угля, пиломатериалов в КНР, рост доли высокодоходных грузов в грузообороте порта, сохранение гибкой тарифной политики для привлечения арендных площадей, переработке максимального объема грузов, наиболее полную заполняемость дополнительных грузопотоков и расширение структуры перерабатываемых грузов, развитие контейнерных перевозок.

В плане работы на 2022 год – добыча и перевозки нерудных строительных материалов предприятиям строительной отрасли края с увеличением объемов сортированных строительных материалов, перевозки древесины, угля в КНР, перевозки нефтепродуктов в пункты Нижнего Амура.

Для увеличения пропускной способности грузового района «Ветка» планируется увеличить площадь СВХ для размещения контейнеров. Также намечается использование специального погрузчика – ричстакера для работы с 40-футовыми контейнерами.

В целях реализации национального проекта «Производительность труда и поддержка занятости» портом подписано соглашение о сотрудничестве с Федеральным центром компетенций в сфере производительности труда. Главная задача национального проекта – обеспечение роста производительности труда не ниже чем на 5% в год к 2024 году за счет внедрения культуры бережливого производства. Основной целью участия АО «Хабаровский речной торговый порт» в этом проекте станет повышение производительности труда за счет исключения потерь рабочего времени и формирования культуры непрерывных улучшений.



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"Хабаровский речной
торговый порт"

680011, г. Хабаровск, ул. Топожанская 45,
☎ (4212) 56-18-03, 56-38-13, факс: 56-39-06,
e-mail: habport@mail.ru
ИНН 272 201 119 6 КПП 272 201 001
р/с 407 025 106 700 000 206 46
в Дальневосточном банке ПАО
«Сбербанк» г. Хабаровск





Речная сила Дальнего Востока

О работе ФБУ «Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей» рассказывает его руководитель Александр Савин

- Длина реки Амур достигает 2824 километров.

- С учетом всех притоков Амур считается девятой по длине рекой во всем мире.

- Российское название «Амур» произошло от слов местных наречий народов, населяющих берега этой реки. Слова «амар» и «дамур» означают «большой» и «река» соответственно.

- Мост через Амур изображен на банкноте в 5 тысяч российских рублей.

Амурский бассейн внутренних водных путей состоит из судоходной реки Амур и ее судоходных притоков первого и второго порядка, находящихся в границах Забайкальского края, Амурской области, Еврейской автономной области, Хабаровского и Приморского краев Дальневосточного федерального округа Российской Федерации. Общая протяженность ВВП бассейна 7285 км. Река Амур географически и в навигационном отношении разделена на Верхний Амур – от слияния рек Аргунь и Шилка в Забайкальском крае до города Благовещенска в Амурской области, Средний Амур – от города Благовещенска до города Хабаровска в Хабаровском крае и Нижний Амур – от города Хабаровска до города Николаевска-на-Амуре в районе устья реки Амур, впадающей в Татарский пролив Охотского моря. В состав бассейна входят судоходные протоки реки Амур, судоходные участки рек Аргунь, Шилка, Ингода, Нерча, Зeya, Селемджа, Бурья, Усури, Большая Уссурка, Бикин, Тунгуска, Кур, Амгунь, Зейское водохранилище и озера Нижнего Амура – Хумми, Большое Кизи, Орель и Чья.

Водные пути Амурского бассейна связывают выгодным и удобным воднотранспортным сообщением дальневосточные регионы России между собой и с северо-востоком Китая, а также со странами азиатско-тихоокеанского региона (АТР). Магистральные участки Нижнего Амура протяженностью 930 км с повышенными габаритами судового хода обеспечивают движение крупнотоннажных судов и перевозку грузов между речными портами, расположенными на Нижнем Амуре, в том числе судами смешанного «река–море» плавания между речными и морскими портами.

Государственным заданием на содержание ВВП Амурского бассейна в 2022 году, выданным ФБУ «Администрация Амурводпуть» Росморречфлотом, предусмотре-



**Александр Савин,
руководитель ФБУ
«Администрация Амурводпуть»**

но содержание ВВП общей протяженностью 7285 км, в том числе в границах Забайкальского края – 1343 км, Амурской области – 2572 км, ЕАО – 685 км, Хабаровского края – 2461 км и Приморского края – 224 км. Водные пути бассейна по востребованности и использованию для судоходства распределены на пути с гарантированными габаритами и действующими средствами навигационного оборудования (СНО) протяженностью 4877 км, в том числе 3130 км в первой освещаемой категории, 777 км во второй отражательной категории и 970 км в третьей неосвещаемой категории, а также на пути без навигационного ограждения и гарантированных габаритов судовых ходов протяженностью 2408 км.

Протяженность водных путей с гарантированными габаритами и действующими СНО в сравнении с 2021 годом увеличена на 5 км.

Программой обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2022 года запланировано выставление и обслуживание 4683 береговых и 302 плавающих освещаемых, отражательных и неосвещаемых навигационных знаков на участках ВВП протяженностью 4877 км. Предстоит выполнить тральные работы в объеме 214,7 кв. км (сплошное траление судовых ходов, траление подходов и акваторий причалов и остановочных пунктов). Запланировано выполнить дноуглубительные работы для обеспечения установленных габаритов судовых ходов на 11 прорезях с извлечением 401,4 тыс. куб. м грунта, в том числе 312,8 тыс. куб. м на 10 прорезях затруднительных участков 0–212 км

реки Зeya для обеспечения доставки крупногабаритных тяжеловесных грузов (КТГ) для строительства АГПЗ и АГХК и 87,2 тыс. куб. м на реке Амур на затруднительных для судоходства участках.

Все обслуживаемые навигационной обстановкой водные пути бассейна закреплены за тремя филиалами учреждения, восемь проарбскими участками, возглавляемыми производителями путевых работ, и 32 обстановочными участками и обстановочными судами.

Русловыми изыскательскими партиями учреждения (РИП) планируется провести русловые изыскательские работы общей протяженностью 648,5 км на 62 объектах бассейна. Работы выполняются на изыскательских судах и промерных лодках с применением судовых технологических комплексов с использованием ГЛОНАСС/GPS. Русловые изыскательские работы выполняются для изучения судоходных условий, контроля расстановки навигационных знаков и габаритов судовых ходов, создания материалов для изготовления и корректуры бумажных и электронных навигационных карт, а также для обеспечения плановыми материалами дноуглубительных работ. Земснаряды «Зeya» и «Амурский-202» выполняются разработка дноуглубительных прорезей для обеспечения установленных габаритов судовых ходов, а также землечерпательные работы на внетранзитных объектах заказчиков.

На баланс учреждения состоят 93 судна технического флота, в том числе 40 обстановочных, семь изыскательских, четыре земснаряда, три буксировщика (шаландера), четыре шаланды, четыре мотозавозы, семь служебно-вспомогательных судов, в том числе два лоцманских судна и др.

Средний возраст судов – 43,8 года.

Четырем обстановочным судам учреждения присвоены наименования в честь ветеранов – заслуженных работников учреждения: «Капитан Сизоненко», «Юрий Кушнаренок», «Механик Овчинников» и «Петр Елизов».

В навигацию 2022 года для выполнения путевых и иных работ запланирована приемка в эксплуатацию 80 судов, в том числе пяти обстановочных судов нового судостроения 2012–2013 годов проектов 3050 и 3050.1, а также гидрографического судна «Механик Овчинников» проекта 21232,

построенного в 2009 году на Амурском судостроительном заводе.

Запланировано и ведется строительство восьми единиц технического флота: двух обстановочных судов проекта 3052 в Благовещенске, двух обстановочных судов проекта 3050.1А в Кингисеппе, двух промерных судов проекта 3330 и промерного судна проекта RDB 66.62, а также несамоходного землесоса проекта 4395 в Хабаровске.

На судах учреждения установлено оборудование Системы контроля расхода топлива и мониторинга СКРТ «Река», а в службе связи учреждения – сервер с программой СКРТ «Река», через которую специалисты учреждения удаленно в реальном времени через WEB-интерфейс Интернета с использованием ГНСС и системы связи GSM/GPRS осуществляют контроль положения судов на ВВП, скорость их движения, работу главных и вспомогательных двигателей, расход топлива, а также другие параметры работы ДВС этих судов.

- По главному фарватеру Амура проходит часть российско-китайской границы.

- Китайцы называют Амур «Рекой черного дракона» или «Хэйлуцзян». По легенде, черный добрый дракон победил белого злого, воды реки окрасились в темный цвет. Черный дракон стал покровителем Амура.

В границах Амурского бассейна ВВП функционируют шесть международных речных пунктов пропуска через государственную границу между Россией и Китаем.

Через многосторонний речной грузопассажирский постоянный пункт пропуска через государственную границу РФ Хабаровск осуществляется большее количество оформлений судов, следующих в направлении портов КНР, прибывающих из Китая. 18 мая 2022 года возобновлено оформление грузовых судов под флагом РФ в направлении речных портов КНР. Одним из первых судов с грузом угля отправился теплоход АО «Амурское пароходство».

Представители ФБУ «Администрация Амурводпуть» совместно с ФГКУ «Росгранстрой», являющимся администратором пункта пропуска, участвуют в работе координационных советов пунктов пропуска в формате регулярных встреч всех участников процесса взаимодействия.

- Амур – одна из немногих рек, судоходных по всей длине.

- Российское судоходство начато на Амуре в 1854 году.

- Управление водными путями Амурского бассейна учреждено 3 января 1900 года.

Географические водные пути реки Амур соединяют в единую транспортную систему пять субъектов Российской Федерации: Забайкальский, Приморский, Хабаровский края, Амурскую область и Еврейскую автономную область. Основными компаниями, осуществляющими перевозки грузов и пассажиров в северные районы края, на социально значимых маршрутах, на международных линиях, по осуществлению погрузочно-разгрузочной деятельности в Амурском бассейне являются: АО «Амурское пароходство», АО «Хабаровский речной торговый порт», АО «Торговый порт Благовещенск», ЗАО «Амурские пассажирские перевозки», ООО «КомПасс», ООО «Амурская нефтебаза», ООО «Бриз», ООО «Транс-Амур», ООО «Беркут», ООО «Транспортная компания «Амур-ассо», ООО «Нижегородская логистическая компания», «Цзямуская судоходная компания» (КНР).

Одна из главных задач предприятий-перевозчиков в Амурском бассейне – завоз грузов (уголь, нефтепродукты) в районы Крайнего Севера и местности, к ним приравненные, имеет приоритетное значение. Груз до получателей доходит в полном объеме и в запланированные сроки. Важной задачей является завоз оборудования, крупногабаритных тяжеловесных грузов по р. Зeya в рамках проекта «Сила Сибири» для строительства Амурского газоперерабатывающего завода (АГПЗ) и Амурского газохимического комплекса (АГХК).

Не самые лучшие времена испытывают сейчас пассажирские перевозки во внутреннем сообщении в Амурском бассейне. И тем не менее пассажирские перевозки на внутригородских, пригородных, местных (межмуниципальных, внутрирегиональных) маршрутах не потеряли своей актуальности, как и прогулочные маршруты. Все перевозки пассажиров, кроме прогулочных, являются социально значимыми и субсидируются из регионального бюджета либо оплачиваются на основе муниципальных контрактов на оказание услуг по перевозкам пассажиров.

В эту навигацию мы ожидаем рост перевозок строительных грузов с месторождений: Хабаровска – для строительства объездной дороги у Хабаровска, в п. Малмыж (территория Нанайского района Хабаровского края) – для строительства предприятий по добыче и переработке меди (Малмыж медь Холдинг). В Комсомольске-на-Амуре – для строительства водозащитной дамбы, городской набережной и осуществления проектов строительства моста через р. Амур, моста на о. Сахалин через пролив Г. Невельского. Большие объемы нерудно-строительных грузов будут транспортироваться речным транспортом на р. Зeya в Благовещенск для строительства автомобильного моста на р. Зeya, строительства предприятий, входящих в проект «Сила Сибири», – АГПЗ и АГХК. Прогнозируется увеличение грузопотока на перевозках нефтепродуктов из Хабаровска в пункты Нижнего Амура и порты морского побережья Хабаровского края. Опыт, мастерство, преданность делу – залог успеха и безусловного выполнения госзадания коллективами ФБУ «Администрация Амурводпуть».



Флотским традициям верны!

ФГБОУ ВО «СГУВТ»: подготовка высококвалифицированных специалистов, востребованных в отрасли



В России профессии, связанные с водным транспортом, всегда высоко ценились на рынке труда. Молодые квалифицированные специалисты одинаково нужны и в судоходных компаниях, и в портах, и в кораблестроении.

За Уралом, на территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, таких специалистов готовит Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Сибирский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «СГУВТ»), в состав которого входят четыре филиала – институты водного транспорта, расположенные

в Омске, Красноярске, Усть-Куте и Якутске.

Университет готовит специалистов плавающего состава судов морского и речного транспорта, а также осуществляет профессиональное обучение, профессиональную переподготовку и повышение квалификации специалистов плавсостава судов морского и речного транспорта. Обособленные структурные подразделения – филиалы вуза по месту своего расположения готовят кадры для плавсостава судов и специалистов, обеспечивающих функционирование организаций речного транспорта.

Университет был основан в 1951 году, когда постановлением Совета Министров СССР от 5 мая 1951 года № 1456 был создан Новосибирский институт инженеров водного транспорта (НИИВТ). С тех пор вуз не раз менял название и претерпевал реорганизации. Несмотря на почтенный возраст – 70 лет – Сибирский государственный университет водного транспорта, отдавая дань традициям, шагает в ногу со временем, развивает инфраструктуру, укрепляет материально-техническую базу.

Программа (стратегия) развития ФГБОУ ВО «СГУВТ» направле-



Татьяна Зайко, ректор СГУВТ

на на достижение ключевых целей и задач развития транспортного образования, научного и методического обеспечения деятельности организаций морского и речного транспорта Сибирского, Уральского и Дальневосточного федеральных округов Российской Федерации. Университет осуществляет подготовку членов экипажей морских судов в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломи-

ровании моряков и несении вахты от 1978 года с поправками (Конвенция ПДНВ).

Благодаря развитию технологий и прогрессу обучение в университете стало более наглядным и эффективным, а многие административные процессы – более оперативными и результативными. Например, внедрение системы менеджмента качества, построенной на основе международных стандартов, необходимых при обязательном выполнении требований Конвенции ПДНВ, было признано успешным опытом на всероссийском отраслевом уровне.

Соответствие российским и международным стандартам имеет основополагающее значение при подготовке моряков и речников. Поэтому при разработке и реализации образовательных программ в университете соблюдаются требования федеральных государственных стандартов соответствующих уровней и условия подготовки и дипломирования членов экипажей морских и речных судов, изложенные в Конвенции ПДНВ и других международных конвенциях (СОЛАС, МАРПОЛ, КТМС), а также учитываются современные тенденции технологического развития и критерии, предъявляемые к выпускникам со стороны работодателей. В образовательные программы внедряются результаты фундаментальных и прикладных научных исследований, проводимых как сотрудниками ФГБОУ ВО «СГУВТ», так и ведущими исследователями Российской Федерации в сфере транспорта.

В 2020 году на базе факультета «Судовождение» было создано новое подразделение – институт «Морская академия», где готовят специалистов для работы непосредственно на судне (судоводителей, электромехаников и механиков). Обучение курсантов длится 5,5 лет, из которых не менее 12 месяцев они должны провести в плавательной практике на судне. Этот срок является обязательным, без его прохождения молодого специалиста на штатную должность в экипаж судна не примут.

Ходить на судне – не самая простая профессия, поэтому в основе воспитания молодого поколения моряков и речников лежат устав и флотские традиции, которые формируют в ребятах дисциплину и самоорганизацию. Курсанты постигают не только науки, но и учат-

ся действовать и решать задачи коллективно – единым экипажем. Курсанты обеспечиваются горячим питанием и форменным обмундированием, кроме того, у них есть уникальная возможность еще во время практики побывать в различных городах России, ближнего и дальнего зарубежья.

Морская и речная перевозка – быстрый и доступный вид транспорта, ее функционирование обеспечивают не только экипажи кораблей, но и «береговые» специалисты.

В Сибирском государственном университете водного транспорта готовят высококвалифицированные кадры для работы в портах, судостроительных и судоремонтных компаниях: конструкторов, инженеров, энергетиков, управляющих, логистов, гидротехников, а также специалистов, востребованных не только в отрасли водного транспорта, но и в других сферах, связанных с информационными системами и технологиями, техносферной безопасностью, пожарной безопасностью, экономикой и управлением.

Высокое качество подготовки студентов обеспечивается развитой материально-технической базой и в первую очередь квалифицированным педагогическим составом. В университете и его филиалах научно-педагогическую деятельность по специальностям и направлениям подготовки высшего образования ведут более 500 преподавателей, среди которых академики и члены-корреспонденты различных академий, кандидаты и доктора наук, доценты и профессора ВАК.

Ежегодно университет посещают десятки представителей различных организаций и предприятий, связанных с водным транспортом. Многие студенты во время производственной практики заключают целевые договоры с компаниями, гарантирующими трудоустройство по окончании учебы для молодых специалистов в соответствии с их квалификацией. Университет ведет постоянную работу по укреплению партнерских связей и налаживанию новых контактов для выполнения задачи обеспечения высококвалифицированными кадрами предприятий водной отрасли России.

Ученые университета ведут научно-исследовательскую деятельность по многим направлениям, приоритетными из которых являются экологичность водного транспорта и его безопасность, исполняют государственный заказ на опытно-конструкторские разработки, требующие проведения научных исследований для организаций морского и речного транспорта, оказывают методическую и научно-методическую помощь предприятиям.

Безусловно, важнейшей составляющей гармоничного функционирования университета является его развитая социокультурная студенческая среда, куда входят различные творческие, социальные и патриотические объединения, клубы, секции и кружки. Университет способствует самореализации студентов, решая задачи не только подготовки высокопрофессиональных мотивированных кадров, готовых в дальнейшем трудиться с наибольшей отдачей и эффективностью, но и формирования разносторонне развитых личностей, верных флотским традициям и своей Родине.



«ЕГС v_2.0»

Реализовать потенциал развития



Единавая глубоководная система (ЕГС) – термин, хорошо известный всем специалистам, работающим на водном транспорте.

ЕГС – это не только уникальное инженерное наследие давно минувших дней, но и система, имеющая колоссальный потенциал развития, которое не осуществлялось уже более 50 лет.

Различными стратегическими и директивными документами, изданными за последнее время, поставлены серьезные национальные цели развития всех отраслей хозяйства, и магистральной инфраструктуры в том числе.

Среди главных поставленных целей – обеспечение связности территории нашей бескрайней Родины и организация экономически эффективных грузоперевозок.

Водный транспорт при всей современной неоднозначности его достоинств и недостатков обладает несомненным преимуществом – возможностью эффективных перевозок массовых навалочных грузов, к числу которых относятся, к примеру, уголь и зерно. По ним указом Президента России поставлены четкие цели по увеличению объема их экспорта до 2024 года, потому как уголь и зерно – одни из основных экспортных грузов, всегда пользующихся спросом на мировом рынке.

В этом контексте интересным фактом является то, что существенная часть зерновых собирается в Донском бассейне, а Кузнецкий

угольный бассейн (Кузбасс) в Обском бассейне – одно из самых крупных угольных месторождений мира, основной проблемой которого является нехватка пропускной способности магистральной инфраструктуры. Конечно, для ее решения Транспортной стратегией предусмотрено увеличение пропускной способности железных дорог и мощностей морских портов. Вместе с тем решить эту проблему возможно альтернативным и комплементарным текущему курсу путем, так как поставлена национальная цель и по увеличению пропускной способности внутренних водных путей.

Исходя из указанных в стратегических документах стремительных чисел по увеличению объемов экспорта массовых навалочных грузов и развития магистральной инфраструктуры, увеличение пропускной способности внутренних водных путей должно быть не менее прорывным, чем все остальное.

В текущей ситуации целесообразно вдохнуть в термин «ЕГС» новый смысл, чтобы она стала еще более единой для России, ведь сети автомобильных и железных дорог давно развиты и непрерывно



охватывают всю территории нашей страны, а ЕГС, к глубокому сожалению, обрывается перед Уралом.

Совершенно очевидна в данной ситуации давно созревшая необходимость дальнейшего развития ЕГС за Урал путем устройства соответствующего межбассейнового соединения и включения в ее состав Обь-Иртышского бассейна. А в разрезе увеличения объема экспорта зерновых и «спасения Дона» целесообразным является устройство Окско-Донского водного пути и соответствующее инфраструктурное обустройство Северско-Донецкой и Маньчжурской шлюзованных

систем как магистральных путей для сбора и транспортировки, с образованием в итоге своего рода зернового бассейна.

Вместе с тем необходимо и увеличение пропускной способности ЕГС путем устранения всех, в том числе перспективных лимитирующих участков, сдерживающих рост объема грузоперевозок на экспортно-импортных направлениях.

Такое развитие ЕГС позволит обеспечить высокий уровень связности практически всех центров экономического роста между собой с прилегающими территориями и точками выхода на международные рынки и создание транспортной инфраструктуры, обеспечивающей формирование минерально-сырьевого центра (Кузбасс), в пределах которого залегают крупные и уникальные запасы высоколиквидных полезных ископаемых, на которые существует долгосрочный мировой и внутренний спрос. Это если дословно цитировать основные цели, наверное, самого стратегического из всех стратегических документов – Стратегии пространственного развития Российской Федерации.

Обеспечат эти мероприятия и соответствующее развитие внутреннего рынка угольной продукции, дадут

новые возможности для экспорта металлопродукции и минеральных удобрений из крупнейших промышленных центров Пермского края и Уральского федерального округа, будут способствовать увеличению объемов экспорта зерновых из Донского бассейна и текущему экспорту нефтепродуктов со средней Волги и из Западно-Сибирского бассейна. При этом получают дополнительный импульс развития громадные территории вдоль водных путей и улучшатся условия жизни населения.

Разработка убедительных обоснований инвестиций в цифрах – вопрос технический, важно другое – принять само суверенное решение и начать прорывное развитие внутренних водных путей.

При этом следует особенно отметить, что, помимо развития ЕГС, для эффективной работы водного/речного транспорта необходим такой же прорыв в развитии перегрузочной инфраструктуры (речных портов) и массовом строительстве дешевых единиц транспортного флота, что тоже требует нестандартных решений.

Директор по проектной и научной работе АО «Акватик»
Шурухин Л.А.

Фото: ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть»





Хозяева речных магистралей

Основной задачей коллектива Обь–Иртышских путейцев является обеспечение безопасности судоходства

Федеральное бюджетное учреждение «Администрация Обь–Иртышского бассейна внутренних водных путей» – одно из крупнейших в России по протяженности эксплуатируемых водных путей, которая составляет 14627 км. Водные пути Обь–Иртышского бассейна протянулись от границы с Республикой Казахстан к полуостровам Ямал и Гыданский и пересекают Россию с южной границы до Заполярья, в суровых условиях которого осуществляется комплекс путевых работ для безопасного судоходства.

Важное транспортное значение имеют не только магистральные реки Иртыш и Обь, Обская и Тазовская губы, но и их притоки, позволяющие речному транспорту завозить грузы на территории пяти регионов – Омской, Тюменской и Свердловской областей, Ханты–Мансийского и Ямало–Ненецкого автономных округов. Водные пути бассейна имеют почти все разряды плавания внутреннего водного транспорта. Судоходство в повышенных районах плавания осуществляется в соответствии с правилами по ВВП с соблюдением МАМС.

На эксплуатируемых и обслуживаемых судоходными знаками водных путях бассейна в течение навигации установлены 11 тыс. знаков. Мониторинг за состоянием обслуживаемых водных путей и действующими навигационными знаками осуществляют 62 обстановочные бригады, входящие в состав пяти филиалов, базовые центры которых находятся в крупных региональных городах – Омске, Тобольске, Сургуте, Ханты–Мансийске, Салехарде.

Безопасные условия судоходства на водных путях бассейна обеспечиваются проведением путевых работ, в состав которых входят обслуживающие СНО, русловые изыскания, дноуглубительные, тральные и дноочистительные работы. Производство путевых работ осуществляется техническими средствами филиалов. Кроме того, осуществляется навигационно–гидрографическое обеспечение судоводителей, а также диспетчерское регулирование движения судов на водных путях разрядов «О» и «М». Для безопасного судоходства в повышенных условиях плавания на судоходных трассах, входящих в зону диспетчерского регулирования, осуществляется контроль за движением судов в соответствии с нормативными требованиями. Пункт диспетчерского регулирования расположен в г. Салехарде.

На балансе ФБУ «Администрация Обь–Иртышводпуть» находятся 228 единиц флота, в их числе – дноуглубительный (землесосы и земснаряды), обстановочный, промерный,

экологический и обслуживающий флот (в том числе самоходные шаланды, мотозавозни, теплоходы, карчекраны, плавкраны, брандвахты, плавмастерские, нефтеналивные и сухогрузные баржи). Путевые, судоремонтные и другие виды работ осуществляются с применением современного оборудования, специализированных программ. Кроме того, на постоянной основе проводятся работы по обновлению и модернизации оборудования на эксплуатируемых судах, средств навигационного оборудования и других объектов путевого хозяйства.

На большинстве эксплуатируемых судов установлены и действуют системы контроля расхода топлива и мониторинга. На дноуглубительные земснаряды установлены системы контроля позиционирования на проези и фактической производительности. Используются гидролокаторы бокового обзора, которые позволяют проводить сплошное траление судовых ходов и детальное обследование акваторий рек, причалов, а также поиск подводных препятствий.

Согласно государственной программе обстановочные теплоходы учреждения оснащаются судовыми обстановочными комплексами (СОК), которые предназначены для обеспечения безопасных условий судоходства, в том числе для сбора и обработки навигационной информации при производстве путевых работ, контроля состояния судовых ходов и их навигационного ограждения, а также для корректуры электронных навигационных карт.

Приход электронной картографии в речную сферу ведет к повышению безопасности судоходства, особенно с учетом постоянно увеличивающегося грузопотока. Прогресс в этой области очевиден: на фоне постоянного совершенствования навигационных систем предлагаются дополнительные функции, унифицируются требования, разрабатываются новые стандарты. Это позитивным образом сказывается на безопасности судоходства, сохранности дорогостоящих грузов, окружающей среды, и в итоге – человеческих жизней.

Работа по созданию ЭНК Обь–Иртышского бассейна велась в рамках федеральных целевых программ в период с 2010 по 2020 годы. За время работы ЭНК в бассейне созданы на 12224 километрах, что составляет 83,5% от общей протяженности путей, а ЭНК водных путей с гарантированными габаритами созданы



на 5233 километрах или 84,5% от общей протяженности путей с гарантированными габаритами. Работа по оплавыванию ранее созданных материалов ЭНК силами специалистов филиалов совместно со специалистами службы картографии и изыскательских работ проводится в навигационный период и направлена на обеспечение соответствия ячеек ЭНК плавучей и береговой обстановке, а также схемам НОСХ. За навигацию 2022 года планируется откорректировать 145 ячеек электронных навигационных карт. Это пятая часть от всех существующих ячеек.

Впервые работа по обновлению ячеек электронных навигационных карт Обь–Иртышского бассейна была начата в 2018 году. За последние четыре года были обновлены 720 ячеек.

Для нужд русловых изыскательских партий всех пяти филиалов приобретается новейшее высокопроизводительное и высокоточное оборудование: защищенные планшеты, носимые нетонущие УКВ радиостанции и высокоточные GPS/ГЛОНАСС приемники. Применение новейшей техники позволяет собирать качественную информацию для дальнейшего нанесения на карты: от точности данных зависит безопасность судоходства. Проведенные

русловые изыскания показывают координаты передвижения СНО для корректировки судового хода, а также необходимость или отсутствие необходимости проведения дноуглубительных работ на лимитирующих участках судоходных рек. На новом высокоточном (имеет погрешность менее метра) и высокопроизводительном оборудовании изыскательские русловые партии всех филиалов ФБУ «Администрация Обь–Иртышводпуть» работают третью навигацию.

Для безопасности судоходства на водных путях бассейна с 2018 года устанавливаются новые навигационные удаленные мониторинга, так называемые умные головы, способные передать реальную картину состояния буя и фонаря: дать представление о месте положения (координатах), крене, сносе, ударе первого, и работоспособности, напряжении – второго.

Кроме того, в филиалах вводятся в эксплуатацию новые навигационные створные фонари «БЭПА–9», обладающие более высокой дальностью видимости, отличающиеся надежностью сборки и долговечной работой. В настоящее время во всех филиалах действует около 2 тыс. современных технологичных фонарей. Работа по внедрению этого важнейшего для безопасности судоходства оборудования будет продолжаться до полного обновления морально устаревших осветительных приборов. Важно отметить, что современные технологичные фонари надежны, компактны и имеют оперативную функцию переключения режима свечения огня согласно ГОСТ 26600–98 (знаки навигационные внутренних судоходных путей) без конструктивных изменений или замены фотоавтомата. Согласно рекомендациям Росморречфлота в рамках реализации инвестиционных мероприятий и внедрения инновационных технологий в ФБУ «Администрация Обь–Иртышводпуть» продолжается замена металлических буев на буи из композитных материалов. Металлические плавучие знаки постепенно (в ежегодном режиме) заменяются на изготовленные из полимерных материалов, в том числе с дистанционным мониторингом.

Служба компьютерного обеспечения и связи обеспечивает надежную УКВ радиосвязь между судами и диспетчерскими службами учреждения. Начиная с 2010 года, в ФБУ «Администрация Обь–Иртышводпуть» работает система мониторинга судов «СМС–Река» на основе

спутниковой системы Инмарсат, оборудование установлено на всех приписных судах. Продолжается внедрение дифференциальной подсистемы ГНСС ГЛОНАСС/GPS на основе сети контрольно–корректирующих станций, позволяющей обеспечивать высокоточные определения координат местоположения судов при их плавании по фарватерам рек и рекомендованным трассам Обско–Тазовской губы. Так, к существующим в четырех филиалах (Омском, Сургутском и Тобольском РВПиС, ХМОУВПиС) в конце 2020 года была введена в эксплуатацию контрольно–корректирующая станция (ККС) в ЯНОУВПиС.

Более 9 тыс. км водных путей бассейна находятся в районах Крайнего Севера и приравненных к ним территориях с суровыми климатическими условиями, короткими по продолжительности навигационными периодами, в течение которых необходимо не только обеспечить безопасные условия судоходства, но и своевременно выполнить «северный завоз» народно–хозяйственных грузов к базовым центрам месторождений полезных ископаемых, организациям и предприятиям, а также доставку пассажиров в отдаленные населенные пункты.

Содержание водных путей бассейна в безаварийном состоянии в течение ряда лет позволяет речному транспортному комплексу ежегодно своевременно выполнять план «северного завоза», а также осуществлять доставку грузов в заявленных объемах и пассажиров в населенные пункты и промышленные комплексы, расположенные на территориях Западной Сибири, Крайнего Севера и местностях, приравненных к ним. Общий объем грузов, доставленных в 2021 году внутренним водным транспортом потребителям, составил 6 674 900 тонн, перевезены 679 522 пассажира в пункты назначения, расположенные в границах бассейна.

В 2022 году протяженность водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов увеличена на 70 км по сравнению с 2021 годом, внесены изменения в категории и сроки действия средств навигационной обстановки на отдельных участках ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов. На навигационный период запланированы работы по сбору материалов на участке реки Иртыш от Омска до Тобольска и реке Ляпин в целях обновления старых карт к началу навигации 2023 года.



Надежность и безопасность

О реконструкции гидротехнических сооружений Волго–Донского судоходного канала



**Руководитель ФБУ
«Администрация «Волго-Дон»
Александр Глуценко**

К семидесятилетию юбилею Волго–Донской судоходный канал по–прежнему исправно служит России благодаря своевременному поддержанию его технического состояния и обеспечению безопасности судоходства.

Гидротехнические сооружения требуют значительных затрат, так как отдельные элементы сооружений, электромеханическое оборудование отработали свой срок эксплуатации и практически одновременно требуется их замена и реконструкция. Кроме того, значительно усложнились условия эксплуатации по сравнению с условиями, заложенными в проектных решениях 1948 года.

Воздействие срока службы и всех эксплуатационных факторов привело к снижению технического состояния и уровня безопасности гидротехнических сооружений. В целях повышения надежности и обеспечения нормального уровня безопасности сооружений федеральными программами начиная с 1990–х годов выполняется реконструкция Волго–Донского судоходного канала. Наиболее масштабным стал проект «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго–Донского судоходного канала» в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Работы проводятся с учетом современных технических достижений, позволяющих обеспечить высокую надежность, экологическую безопасность, снижение затрат на эксплуатацию и ремонт, снижение металлоемкости и энергопотребления, а также создание высокоточных систем управления.

Так, при реконструкции привода рабочих двусторчатых ворот шлюза № 7 старый механизм был заменен на привод с применением линейных электроцилиндров. Конструкция вновь установленного планетарного редуктора и шарико–винтовой пары снижает уровень вибрации и обеспечивает трехкрат-

ное снижение металлоемкости. В новой конструкции реализована автоматическая обратная связь по перегрузкам, обеспечивающая защиту как самого привода, так и металлоконструкций рабочих двусторчатых ворот.

При реконструкции рабочих двусторчатых ворот шлюзов № 2, 6, 7, 8, 11 и ворот нижней и верхней голов шлюза № 30 применены технологии установки самосмазывающихся материалов в парах трения пятовых устройств ворот, произведена установка подшипников качения в центральной оси гальсбантных устройств вместо подшипников скольжения, что обеспечило значительное снижение износов и уменьшение нагрузок на приводы ворот.

При реконструкции приводов затворов водопроводных галерей взамен устаревшего оборудования установлены механизмы с планетарными редукторами и с цепями, изготовленными из высоколегированных и нержавеющей сталей, не требующими смазки во время эксплуатации и не имеющими аналогов в мировой практике эксплуатации гидросооружений.

При реконструкции насосов осушения камер шлюзов № 2, 5, 6, 7, 8, 11, 13 произведена замена артезианских насосов из–за износа проточной части, приводящего к частым ремонтным трудоемким и затратным работам, на насосное оборудование погружного типа, которое обеспечивает необходимую работоспособность и долговечность системы осушения камер шлюзов.

При реконструкции приводов подъемно–опускных ворот шлюзов № 7, 8 была произведена замена цепного привода на гидравлический привод с частотным принципом управления, при этом применена система подхватов из линейных электроцилиндров с шарико–винтовой парой.

В целях повышения надежности работы подъемно–опускных ворот шлюзов № 2, 5, 7, 8, 11, 13 при реконструкции была произведена глубокая модернизация опорно–ходовых узлов ворот. Вместо катковых опор были установлены опоры скольжения, что обеспечило многократное снижение затрат на восстановление изношенных пар трения, высокую долговечность и ремонтпригодность. В целях исключения обледенения путей и уплотнений ворот в условиях prolonged периода навигации на данных шлюзах смонтирована система обогрева вертикальных закладных частей подъемно–опускных ворот с применением технологии установки греющего кабеля.

Выполнена полная реконструкция электрооборудования шлюзов и систем управления, создана Единая система диспетчеризации.

Произведена реконструкция с применением современных материалов и методов производства работ на гидротехнической части сооружений: парапеты, эстакады, швартовые тумбы, бетонные конструкции



Рабочие двусторчатые ворота шлюза № 6



Линейный электроцилиндр привода рабочих двусторчатых ворот шлюза № 7

камер и голов шлюзов, дренажные системы, регуляторы уровней бьефов с обеспечением расхода воды до 5 куб. метров в секунду.

Также потребовалась реконструкция с техническим перевооружением трех насосных станций канала, обеспечивающих питание канала водой насосами (по три насоса на каждой станции; производительность каждого насоса – 15 куб. метров в секунду).

При техническом перевооружении насосных станций № 31 и № 32 выполнены основные работы:

- замена трех насосных агрегатов и вспомогательного оборудования на современное оборудование с повышенными КПД;
- установка систем контроля и учета расхода перекачиваемой воды;

- реконструкция подводящего и отводящего каналов насосных станций;

- реконструкция элементов гидросооружений, сопряженная с заменой оборудования, внутренних помещений насосных станций, реконструкция лестничных маршей спуска в потерну на насосной станции № 31;

- замена кранового оборудования, затворов, сороудерживающих решеток и закладных частей всасывающих труб, установка консольных кранов для ремонта нижних и промежуточных подшипников на насосной станции № 31;

- установка заграждений для защиты решеток насосов от плавающего мусора, установка самоочищающих решеток, систем очистки от наносов, реконструкция устройств майнообразования с применением плавучих механических потокообразователей;

- реконструкция систем вентиляции насосного и машинного зала и систем отвода воздуха от статора электродвигателей;

- реконструкция бетонных конструкций и дренажных систем, строительство бытовых помещений, складов, площадок и подъездных дорог, благоустройство территории.

- реконструкция подстанций ПС 110/10 кВ со строительством новых ЗРУ, электротехнического оборудования, аппаратуры контроля управления и защиты, контрольно–измерительной аппаратуры, оборудования телемеханизации и АИИСКУЭ, замена коммуникационной аппаратуры и кабельных линий, освещения и отопления, электропроводки, заземления;

- создана система управления энергосистемой АСУ «Энергодиспетчер»;

- произведена полная замена трех ниток трубопровода № 34, представляющих собой металлические трубопроводы $\varnothing=2,8$ м длиной 847,5 м (боковые) и 831,4 м (средний), опирающиеся на 8 анкерных опор с компенсаторами скользящего типа на насосной станции № 32.

В настоящее время в стадии выполнения работы по техническому перевооружению насосной станции № 33:

- произведена реконструкция насосного агрегата № 2 и закладных частей всасывающей трубы;
- изготовлен новый ремонтный затвор всасывающих труб.

Развернуты работы по реконструкции подстанции ПС 110/10 кВ, подводящего канала № 126, строительству здания производственной мастерской, открытого и закрытого складов, системы электроснабжения и пр.

Техническое перевооружение насосной станции № 33 продолжается.

Благодаря применению концепции комплексного подхода к проведению реконструкции гидротехнических сооружений достигнут главный результат – повышение надежности и уровня безопасности сооружений.



Реконструкция трубопровода Т-34



С Днем работников морского и речного флота!



СКФ Совкомфлот

WWW.SCF-GROUP.RU

Реклама

Над спецвыпуском работали:
Директор по региональным проектам — Барсегян Р.В.
Руководитель проекта — Солякова М.Б.

Редакция благодарит
ФГУП «Росморпорт»
за предоставленные фотографии

Сергей Лебедкин – верстка

Редакция газеты «Транспорт России» –
rustransport@mail.ru

Материалы публикуются на правах рекламы