



ЛЕГЕНДАРНЫЕ «МЕТЕОРЫ» НЕ ВЫПУСКАЛИСЬ В РОССИИ НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТИЛИТИЙ

→ ЛЕГЕНДАРНЫЕ «МЕТЕОРЫ»

В сегменте пассажирского флота значимое событие федерального порядка — возобновление производства судов на подводных крыльях «Метеор» на чкаловской верфи ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева. Легендарные «Метеоры» выпускались на предприятии с 1959-го по 1991 год. Всего было выпущено больше 400 «Метеоров», часть из которых до сих пор активна.

Первый новый «Метеор 120Р», рассчитанный на 120 пассажиров и построенный для АО «Севереч-флот», был спущен на воду в начале августа. Он отправится в Ханты-Мансийский автономный округ по программе реновации речного флота. Второй «Метеор», строительство которого уже идет, отправится туда же.

По словам генерального конструктора ЦКБ по СПК Георгия Анцева, «Метеор 120Р» стал симбиозом лучших традиций конструкторской школы конструктора Ростислава Алексеева и инновационных инженерно-технических решений: крыльевая схема нового поколения, позволяющая судну развивать крейсерскую скорость до 80 км/ч, сохраняя при этом комфорт для пассажиров, современные материалы корпуса, интегрированная система управления судном с применением искусственного интеллекта, служащая безопасности судовождения. «Это „интеллектуальный“ теплоход с современным комфортабельным салоном с климат-контролем, мультимедийными системами, прекрасным панорамным обзором и кафе-баром в кормовой части», — отметил господин Анцев.

ВО ВРЕМЕНА СССР РЕЧНЫЕ РЕЙСЫ НА «МЕТЕОРАХ» ВДОЛЬ ПОБЕРЕЖЬЯ ОКИ И ВОЛГИ БЫЛИ ПОЛНОЦЕННОЙ АЛЬТЕРНАТИВОЙ НАЗЕМНОМУ ТРАНСПОРТУ. ТЕПЕРЬ ТРАДИЦИИ ВОЗРОЖДАЮТСЯ

Параллельно с «Метеорами» ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева продолжает строительство «Валдаев 45Р» для российских регионов, начатое в 2019 году. Всего предприятием построено уже 11 судов. По словам генерального директора предприятия Сергея Итальянцева, два «Валдая» курсируют в Якутии на реке Лене, еще два — в Ханты-Мансийском автономном округе, четыре судна остались в Нижегородской области и три построены для Чувашии. Также в качестве перспективных рынков сбыта рассматриваются страны Юго-Восточной Азии и Дунайского бассейна.

В нижегородском минпроме отмечают, что ЦКБ по СПК имени Р. Е. Алексеева совместно с экспертами Регионального центра компетенций (РЦК) сумели сократить сроки производства судов «Валдай 45Р». По словам руководителя РЦК Романа Рензина, это стало возможно за счет внедрения бережливых технологий в производственный процесс. В результате проведенного аудита на предприятии выявлены потери на разных направлениях, начиная с планирования рабочего процесса и заканчивая логистикой. Например, не было возможности выполнять весь объем работы по резке металла на своей производственной площадке, приходилось обращаться к сторонним подрядчикам. Это приводило к росту себестоимости и риску срыва сроков поставки деталей. «Мы рассмотрели различные варианты решения проблемы и пришли к выводу, что закупка сравнительно недорогого оборудования приведет к сокращению процесса на три дня. При этом предприятие как участник нацпроекта получило компен-

сацию половины затрат стоимости станков из регионального бюджета», — рассказал господин Рензин. В итоге срок производства одного судна сократился на 28 дней, а ежегодный выпуск «Валдаев» увеличился с четырех до шести судов.

ДОЛГОЖДАНЫЕ МАРШРУТЫ

Для региональной экономики успехи судостроителей в производстве пассажирского флота — вклад не только в промышленные показатели. В сентябре 2021 года в Нижегородской области произошло событие, которого ждали многие годы жители: были возрождены регулярные пассажирские перевозки судами на подводных крыльях (до этого такие суда иногда использовались только на туристических маршрутах). Во времена СССР такие речные маршруты вдоль побережья Оки и Волги были полноценной альтернативой наземному транспорту. В 1990-е скоростной речной транспорт перестал производиться и постепенно исчез из маршрутной сети.

Перевозки на судах «Валдай 45Р» развивает ООО «Водолет». Летом для пассажиров была доступна только туристическая поездка с покупкой единого билета до места назначения и обратно. Суда курсировали по Волге из Нижнего Новгорода в Чебоксары, Макарьево, Городец, Павлово, Чкаловск, а также по Оке до Шуховской башни и от Нижневолжской набережной до Стрелки в Нижнем Новгороде.

А в сентябре «Водолет» начал тестовую эксплуатацию «Валдаев 45Р» на регулярных маршрутах из Нижнего в Балахну и Городец. Теперь

пассажиры могут приобрести билет в одном направлении. Расписание движения корректируется ежедневно из-за постепенного уменьшения светового дня, так как по требованиям безопасности суда на подводных крыльях не могут работать в темное время суток. Как ожидается, «Валдаи» будут курсировать до Балахны до конца навигации, потом дебаркадер снимут с причала до весны. В 2022 году движение на маршруте будет возобновлено.

Для этого проекта строительство необходимой причальной инфраструктуры имело принципиальное значение. Его инициировал президент и основатель группы компаний ИТЕКО Евгений Бабаев. «Еще полгода назад мы не представляли всей сложности процедуры, но нас объединяла идея вернуть порт Балахне. Для всех нас и наших родных это воспоминания о детстве, речной романтике, „Ракетах“ и „Метеорах“. Дебаркадер вернулся, пристань открыта. Пусть маленькая, но долгожданная», — радуется он.

Губернатор Глеб Никитин отметил, что теперь Балахна впервые после почти 30-летнего перерыва сможет принимать пассажирские суда, и это позволит развивать город как один из туристических центров региона. По словам главы области, для проекта «Берега ремесел», с которым Балахна победила в федеральном конкурсе «Малые города и исторические поселения», в городе предстоит благоустроить большую часть набережной.

Еще один значимый для развития водного транспорта нижегородский проект — строительство грузо-пассажирского паромов «Анатолий Чернеев» на Окской судовой верфи. В начале сентября судно проекта NE-020.2 было спущено на воду, а в дальнейшем будет курсировать между Командорскими островами, Северо-Курильском и Петропавловско-Камчатском. Судно способно ходить по морям, в том числе в ледовых условиях самостоятельно или за ледоколом. Заказчиком выступает ФКУ «Дирекция государственного заказчика программ развития морского транспорта».

По словам министра транспорта и автомобильных дорог Камчатского края Владимира Каюмова, необходимость в строительстве такого судна возникла более 10 лет назад: «Проект был реализован благодаря усилиям со стороны правительства Российской Федерации, Минтранса РФ, Морречфлота России по нашей большой просьбе. Цель — обеспечить всем необходимым жителей отдаленных районов Камчатского края, где нет альтернативного транспорта для завоза грузов и перевозки пассажиров».

«Причастность одного региона к жизни другого, к жизни людей, живущих за тысячи километров, — это дорогого стоит, — в свою очередь отметил заместитель нижегородского губернатора Андрей Саносян. — Судно, построенное нижегородскими корабельщиками, будет связывать города и поселки, для которых водный транспорт — единственно доступный. Это повод для гордости и в то же время, учитывая социальную значимость, огромная ответственность для судостроителей». ■