

# ТРАНЗАС ОСНАСТИТ 10 СУХОГРУЗОВ

Группа компаний «Транзас» заключила договор на поставку комплекта радионавигационного оборудования для серии из 10 сухогрузов проекта RSD44. Это первые суда, строящиеся в рамках реализации программы развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации. По данным Российского речного регистра, средний возраст российских транспортных судов сейчас составляет 23,5 года.

Для оснащения судов проекта RSD44 Транзас поставит навигационное оборудование, оборудование для внутрисудовой и внешней связи, навигационные пульта и систему видеонаблюдения. Кроме того, на суда данного проекта будет поставлена система речной электронной картографии СОЭНКИ 4000. Система отображения электронных навигационных карт и информации (СОЭНКИ) способна значительно повысить безопасность движения на реке даже в условиях ограниченной видимости, т.к. собирает всю поступающую от ГНСС, РЛС и АИС информацию, отображая ее на мониторе в виде понятного графического изображения. Серьезным преимуществом СОЭНКИ является возможность использования ее в качестве «черного ящика» — регистратора данных о рейсе. Прибыв в конечный пункт, можно свободно произвести разбор рейса в режиме «playback», так как все плавание записывается в архив.

Группой компаний «Транзас» и Волжским пароходством также заключено соглашение о поставке специализированного тренажера по управлению судном проекта RSD44. В настоящее время аналогов подобного тренажера в России нет. Специали-

стами компании «Транзас» будет изготовлена точная математическая модель судна, которая ляжет в основу будущего тренажера, благодаря чему экипажи получат возможность освоить управление этим судном в различных условиях плавания до того, как головное судно проекта будет сдано в эксплуатацию.

Суда проекта RSD44 с рабочим названием «Речник» отличаются от своих предшественников — судов типа «Волго-Дон» меньшей металлоемкостью и за счет этого большей грузоподъемностью (до 5 тыс. т). Согласно проекту, они будут оборудованы одноярусной палубной надстройкой, что позволит им проходить под неразведенными мостами Ростова и Санкт-Петербурга. Управление теплоходом планируется максимально автоматизировать, сократив экипаж с двенадцати до восьми человек. Кроме того, новый сухогруз предполагается оснастить винторулевыми колонками, что даст возможность разворачивать судно на 180 и 360 градусов практически на одном месте, а также двигаться лагом.

Многоцелевые сухогрузные суда дедвейтом 5458 т класса «Волго-Дон макс» строятся на Окском судостроительном заводе по проекту Морского инженерного бюро. Эти суда предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов, включая 20- и 40-футовые контейнеры международного стандарта. В трюмах могут перевозиться металл и металлопродукция, металлолом, зерно, лес, бревна и пиломатериалы, калийные и минеральные удобрения, селитра, сера, уголь, строительные материалы, бумага, крупногабаритные грузы и т.д.

## ПАРОМНОЕ СООБЩЕНИЕ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ — ХЕЛЬСИНКИ