

## База данных результатов научно-технической деятельности в 2014 г.

№ п/п	Наименование темы, работы (этапа)	Исполнитель государственного контракта	Реквизиты государственного контракта, дата, №	Полученный результат	Информация об использовании результатов научно-технической деятельности в 2014 г. и в последующий период
1	2	3	4	5	6
	Подпрограмма "Морской транспорт" ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)"				
1.	«Разработка подсистемы взаимодействия с региональными и муниципальными органами власти, обеспечивающей интеграцию с единой системой нормативно-справочной информации»	ЗАО «Фирма «АйТи»	2.05-13 от 13.11.2013	<p>Разработан рабочий проект, содержащий уточненные данные и детализированные общесистемные проектные решения.</p> <p>Разработана подсистема взаимодействия с региональными и муниципальными органами государственной власти.</p> <p>Доработан и интегрирован программный комплекс взаимодействия информационных систем Федерального агентства морского и речного транспорта со СМЭВ и ЕПГУ с целью обеспечения предоставления в электронном виде государственных услуг.</p> <p>Проведена опытная эксплуатация в соответствии с требованиями ГОСТ 34.603-92 «Информационная технология. Виды испытаний автоматизированных систем».</p> <p>Внедрена разработанная подсистема взаимодействия с региональными и муниципальными органами власти, обеспечивающей интеграцию с единой системой нормативно-справочной информации, связанных с процессами предоставления государственных услуг.</p> <p>Проведены консультации по вопросам работы</p>	<p>Подсистема должна обеспечить взаимодействие с региональными и муниципальными органами власти, включая интеграцию с единой системой нормативно-справочной информации в целях предоставления государственных и муниципальных услуг в электронном виде.</p> <p>Экономический эффект от проведения опытно-конструкторских работ будет достигнут за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение эффективности оказания государственных услуг;</li> <li>- минимизация использования бумажного документооборота;</li> <li>- повышение оперативности и качества принимаемых решений, сокращение издержек на организацию административно-управленческих процессов в Федеральном агентстве морского и речного транспорта;</li> <li>- возможность использования современных информационных технологий для повышения своевременного и качественного выполнения комплекса организационно-технических мероприятий, определяющих оказание государственных услуг;</li> <li>- техническая возможность оперативного доступа, ответственных работников для обеспечения надежного функционирования системы, а также достижения тре-</li> </ul>

				<p>программного обеспечения. Проведены приемочные испытания.</p>	<p>буемого уровня безопасности и сохранения соответствующего уровня конфиденциальности данных. Социальный эффект от проведения опытно-конструкторских работ будет достигнут за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- повышения открытости и эффективности исполнения государственных функций и предоставления государственных услуг;</li> <li>- обеспечения комфортных условий доступа к государственным услугам в режиме «одного окна» для населения и хозяйствующих субъектов при их минимальном участии в процессе предоставления услуг;</li> <li>- уменьшения административной нагрузки на граждан и организации, связанной с представлением в органы государственной власти необходимой информации;</li> <li>- снижения количества вынужденных обращений в органы государственной власти для получения государственных услуг;</li> </ul>
2.	«Научное обеспечение мониторинга подпрограммы "Морской транспорт", определение эффективности реализации программных мероприятий»	ООО «Мобиком»	1.01-14 от 20.08.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ современного состояния и прогноз изменения грузовой базы морского транспорта на период до 2030 года.</li> <li>- Анализ социально-экономической эффективности реализации подпрограммы «Морской транспорт» за период с 2010 г. по 2013 г. а также разработка прогноза до 2020 года.</li> <li>- Исследование правовых оснований требования представления информации для целей подготовки квартальной отчетности о достижении индикаторов и показателей подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» субъектами предпринимательской деятельности в морском порту независимо от форм собственности.</li> <li>- Проект I этапа «Локальной технологической базы данных Управления инвестиций и программ развития Росморречфлота» (БД УИПР).</li> </ul>	<p>Результаты работ используются Росморречфлотом и ФКУ «Дирекция госзаказчика» при управлении реализацией и подготовке предложений по корректировке Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года и федеральных целевых программ. Экономический эффект будет достигнут за счёт рационального использования капитальных вложений на строительство перегрузочных комплексов в морских портах и пополнение транспортного и обеспечивающего флота, а также актуализации показателей и индикаторов Транспортной стратегии и федеральных целевых программ.</p>
3.	«Мониторинг объемов перевалки грузов через морские порты России и	ООО «Мобиком»	1.02-14 от 20.08.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Методика мониторинга объемов перевалки</li> </ul>	<p>По результатам выполнения работы будет подготовлен комплекс мер административного, законодательного и экономического характера, направленных на переориен-</p>

идентификация факторов, определяющих тенденции данного показателя деятельности портов»

грузов через морские порты России, а также российских грузов через иностранные порты.

- Анализ сырьевых стратегий и программ развития энергетического и сельскохозяйственного комплексов России.

- Идентификация и классификация факторов, влияющих на изменение объемов перевалки грузов через морские порты России.

- Состояние и развитие основных морских портов сопредельных государств.

- Идентификация факторов, обуславливающих транспортировку внешнеторговых грузов России через порты сопредельных стран (стоимость услуг, транспортная логистика, наличие необходимых перегрузочных мощностей, условия портов, таможенное администрирование, качество услуг, права собственности и др.).

- Оценка влияния факторов на изменение объемов перевалки грузов через морские порты России за период 2003-2013 гг. и прогноз влияния факторов на изменение объемов перевалки грузов через морские порты России на период до 2020 г.

- Анализ динамики и структуры внешнеторговых грузов через порты сопредельных стран (Эстонии, Латвии, Литвы, Финляндии, Украины) за период 2003-2013 гг. и прогноз на период до 2020 г.

- Сравнение уровня портовых сборов в отечественных портах с зарубежными портами сопредельных стран.

- Экономическое обоснование целесообразности переключения внешнеторговых грузов России с портов сопредельных стран (Эстонии, Латвии, Литвы, Финляндии, Украины) на порты России (сравнительная оценка стоимости доставки грузов по действующим и предлагаемым схемам, прогнозируемый уровень ставок на перевалку грузов и стоимости железнодорожных перевозок).

- Обоснование потенциальных объемов для переключения внешнеторговых грузов России

тацию российских грузопотоков из портов сопредельных государств.

				<p>с портов сопредельных стран на порты России с определением возможности российских портов по приемке указанных выше объемов.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Комплекс мер административного, законодательного и экономического характера, направленных на переориентацию российских грузопотоков из портов сопредельных государств и на дальнейшее сдерживание обратной тенденции.</li> </ul>	
4.	«Лазерный створный маяк с размещением на одной опоре»	ФБОУ ВПО «МГАВТ»	1.03-14 от 13.11.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Теоретическое исследование работы ЛСМ на одной опоре.</li> <li>- Результаты экспериментальной проверки выводов теоретического анализа эксплуатационных возможностей ЛСМ на одной опоре.</li> <li>- Общие требования и исходные данные для проектирования ЛСМ с установкой на одной опоре в различных сложных условиях судоходства и размещения СНО.</li> </ul>	<p>Результаты работы позволят администрациям морских портов, эксплуатирующим и проектным организациям проводить оценку возможности размещения и проектирования лазерных средств навигационного оборудования, планировать различные схемы СНО с их использованием.</p> <p>Экономический эффект будет достигнут за счёт снижения затрат на планирование размещения и проектирование лазерных схем СНО, включая ЛСМ на одной опоре, позволяющих исключить необходимость землеотвода для второй опоры.</p>
5.	«Разработка научно-обоснованных предложений по обеспечению надежной и бесперебойной передачи информации по безопасности мореплавания в акватории Северного морского пути через береговые станции Международной службы НАВТЕКС»	ЗАО «ЦНИИМФ»	1.04-14 от 28.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ существующей инфраструктуры системы НАВТЕКС, эксплуатируемой в настоящее время для обеспечения безопасности мореплавания на Северном морском пути (СМП).</li> <li>- Анализ основных международных и национальных руководящих документов касательно систем передачи информации по безопасности мореплавания (MSI) и срочной информации на суда.</li> <li>- Научно-обоснованные рекомендации по построению сетей береговых станций комплексной системы для передачи навигационных и метеорологических предупреждений и срочной информации на суда посредством узкополосной буквопечатающей телеграфии для района СМП.</li> <li>- Рекомендации по выбору квазиоптимальных мест расположения объектов береговых станций комплексной сети, предназначенной</li> </ul>	<p>По результатам проведенных научных исследований руководством Федерального агентства морского и речного транспорта будет принято решение о создании сети береговых станций Международной службы НАВТЕКС в акватории Северного морского пути.</p>

				<p>для обеспечения районов НАВАРЕА/МЕТАРЕА XX и XXI информацией по безопасности мореплавания, полученных на основе результатов математического моделирования топологической структуры зон распространения радиоволн и существующей инфраструктуры в рассматриваемом районе.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Предложения организации для района СМП системы передач сообщений MSI и срочных сообщений, основанной на эксплуатации комплексной сети береговых станций СВ и КВ диапазона и отвечающей функциональным требованиям к ГМССБ.</li> <li>- Проект технического задания на проектирование сети береговых станций комплексной системы передач сообщений, касающихся безопасности мореплавания для районов НАВАРЕА/МЕТАРЕА XX и XXI с учетом оптимального выбора местоположения антенных полей и технических сооружений.</li> </ul>	
6.	«Применение природного газа в качестве топлива на морских судах различного назначения (2 этап)»	ООО «Мобиком»	1.05-14 от 20.08.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- обоснование целесообразности использования сжиженного природного газа в качестве топлива на морских судах;</li> <li>- оценку проблемы, на решение которой направлена подпрограмма «Морской транспорт» государственной программы внедрения газомоторной техники;</li> <li>- предложения по целям и задачам подпрограммы «Морской транспорт» по использованию СПГ в качестве топлива на морских судах.</li> </ul> <p>Сроки и этапы реализации подпрограммы;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- перечень программных мероприятий подпрограммы «Морской транспорт» по использованию СПГ в качестве топлива на морских судах;</li> <li>- оценку финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы «Морской транспорт» по использованию СПГ в качестве топлива на морских судах;</li> <li>- оценку ожидаемых результатов от реализации</li> </ul>	Результаты данной работы будут использованы Федеральным агентством морского и речного транспорта для формирования перечня мероприятий по внедрению применения природного газа в качестве моторного топлива на морских судах различного назначения и для дальнейшего представления в Минтранс России.

				<p>подпрограммы «Морской транспорт» по использованию СПГ в качестве топлива на морских судах;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- предложения по механизму реализации подпрограммы «Морской транспорт» по использованию СПГ в качестве топлива на морских судах;</li> <li>- оценку социально-экономической и экологической эффективности реализации подпрограммы «Морской транспорт» по использованию СПГ в качестве топлива на морских судах.</li> </ul>	
7.	«Научное обеспечение развития морского портового хозяйства. Разработка программы развития арктических портов с учетом возрастающего значения Арктической зоны Российской Федерации и возможного привлечения капиталовложений и технологий из стран Азиатско-Тихоокеанского региона»	ЗАО «ЦНИИМФ»	1.06-14 от 20.08.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ технического состояния и основных эксплуатационных характеристик арктических морских портов Мурманск, Архангельск, Сабетта, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Анадырь, Providения, специализированных терминалов Варандей, Приразломное и порта Петропавловск-Камчатский.</li> <li>- Анализ современного грузооборота арктических морских портов Мурманск, Архангельск, Сабетта, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Анадырь, Providения и специализированных нефтетерминалов Варандей и Приразломное (по номенклатуре груза, срокам навигации, ледовым классам судов, судовладельцам, флагам, объёму и направлениям перевозок), включая морской экспорт, импорт, каботаж и транзит по СМП за 2012–2013 гг. и 9 месяцев 2014 г.</li> <li>- Прогноз развития перспективной грузовой базы АМТС (по номенклатуре грузов, объёму и направлениям перевозок), включая морской экспорт, импорт, каботаж и транзит по СМП.</li> <li>- Оценку перспективных объёмов международного транзита между странами АТР (Японией, Китаем, Южной Кореей и др.) и Западной Европы с использованием СМП.</li> <li>- Предложения по созданию базовых (опорных) морских портов в акватории СМП, распределительных портов-хабов и транспортно-логистических узлов (Кольского, Урало-</li> </ul>	<p>В результате разработана основа для разработки общей программы модернизации и развития портовых перегрузочных комплексов и нового строительства в Арктике, которые на современном уровне обеспечат безопасность мореплавания и связь, базирование и технико-эксплуатационное обслуживание флота, повышение уровня управления судоходством на СМП и работу арктических портов, предотвращение загрязнения окружающей среды и размещение пунктов контроля, а также определены необходимые инвестиции в развитие морских арктических портов, кроме того разработан обоснованный перечень опорных портов на СМП, а также обоснованный перечень портов-хабов.</p> <p>Результаты работы должны быть использованы при создании комплексной программы развития арктических портов России и прилегающих территорий субъектов Российской Федерации.</p>

				<p>Западносибирского, Ямальского, Нижне-Енисейского, Ленского, Чукотско-Камчатского), требующих первоочередного развития, а также возможного привлечения капиталовложений и технологий из стран АТР.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Предложения по снижению потерь ходового времени при доставке грузов в арктические порты и сокращению непроизводительных простоев судов в арктических портах.</li> <li>- Предложения по определению в районах торговых портов, расположенных в акватории Северного морского пути, возможных мест строительства терминалов или причалов для использования их в качестве портов двойного назначения и оказания государственным судам необходимых услуг.</li> </ul>	
	<p><b>Подпрограмма "Внутренний водный транспорт" ФЦП "Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)"</b></p>				
8.	<p>«Научное обеспечение мониторинга подпрограммы «Внутренний водный транспорт», определение эффективности реализации программных мероприятий»</p>	<p>ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»</p>	<p>2.01-14 от 20.10.2014</p>	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Научно-обоснованные предложения по формированию системы мониторинга подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» с целью повышения качества управления её реализацией.</li> <li>- Анализ изменения условий реализации подпрограммы «Внутренний водный транспорт», оценка степени и направлений её корректировки.</li> <li>- Анализ выполнения мероприятий и показателей подпрограммы «Внутренний водный транспорт» за период 2010-2013 годы, подго-</li> </ul>	<p>Работа используется Федеральным агентством морского и речного транспорта и ФКУ «Речводпуть» при управлении реализацией и подготовке предложений по корректировке федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» в части показателей подпрограммы, выработки предложений по оптимизации финансированию программных мероприятий, подготовки предложений по внесению изменений и корректировки подпрограммы.</p> <p>Экономический эффект будет достигнут за счёт рационального использования средств федерального бюджета и внебюджетных средств на реализацию подпрограммы «Внутренний водный транспорт» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», а также актуализации показателей и</p>

				<p>товка предложений по их корректировке и уточнению на период до 2020 года.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Уточнение методики и расчет социально-экономической, бюджетной и коммерческой эффективности реализации мероприятий подпрограммы с использованием разработанного программного продукта. Подготовка предложений по корректировке приложения № 4 подпрограммы «Внутренний водный транспорт». Разработка типовых методических рекомендаций по оценке социально-экономической, бюджетной и коммерческой эффективности проекта строительства низконапорного гидроузла. Оценка эффективности проекта строительства Багаевского низконапорного гидроузла.</li> <li>- Научно-обоснованные предложения по внесению изменений в подпрограмму «Внутренний водный транспорт» в части значений индикаторов и показателей, объемов ресурсного обеспечения мероприятий, уточнения этапов и объемов финансирования комплексных проектов реконструкции гидротехнических сооружений и внутренних водных путей бассейнов, состава мероприятий, в том числе включения дополнительных мероприятий с соответствующими обоснованиями.</li> </ul>	<p>индикаторов Транспортной Стратегии и федеральных целевых программ.</p>
9.	«Проведение исследовательских работ по установлению фактических прочностных характеристик железобетонных конструкций устоев и бетонных конструкций в опорных узлах основных ворот и затворов Новосибирского судоходного шлюза»	ООО НПП «ГЕОС»	2.02-14 от 15.12.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий результаты следующих работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ознакомление с проектной и исполнительной документацией, результатами ранее проведенных обследований.</li> <li>- Ознакомление с эксплуатационной документацией.</li> <li>- Сбор исходных данных по условиям эксплуатации (температурно-влажностный режим, агрессивность среды, динамические воздействия и т.д.).</li> <li>- Визуальный осмотр штрабного бетона ворот верхней, средних (две головы) и нижней голов шлюза, аварийно-ремонтных ворот шлюза, ремонтных ворот шлюза; рабочих затворов водо-</li> </ul>	<p>Результаты работы будут востребованы как обоснование для принятия решения о выполнении ремонтных работ по восстановлению несущей способности бетонных конструкций Новосибирского судоходного шлюза, обеспечению надежности его эксплуатации, а также при разработке декларации безопасности сооружения, предстоящей в 2015 году.</p> <p>Экономическая эффективность внедрения определяется своевременным выявлением аварийно-опасных моментов и недопущением развития аварийных ситуаций с катастрофическими последствиями и значительным материальным ущербом, что приведет к минимизации или предотвращения такого ущерба.</p>



				<p>проводных галерей на трех головах шлюза (6 затворов).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение участков штрафного бетона для инструментального обследования.</li> <li>- Инструментальное обследование неразрушающим методом участков штрафного бетона двумя способами (на выбор) для сравнения результатов (30 участков).</li> <li>- Инструментальное обследование посредством отбора проб (кернов) для определения водонепроницаемости, морозостойкости, прочности бетона при сжатии (30 кернов) с восстановлением целостности бетона после обследования.</li> <li>- Визуальный осмотр железобетонных массивов устоев голов первой и второй средних голов шлюза, в т.ч. в камерах гашения, в водопроводных галереях и в кабельных шахтах.</li> <li>- Программа обследования железобетонных конструкций устоев голов шлюза для выявления причин повышенной фильтрации на основании визуального осмотра и исходных данных.</li> <li>- Отбор проб для определения водонепроницаемости бетона (10 кернов).</li> <li>- Выполнение работ по составленной программе обследования.</li> </ul>	
10.	«Проведение исследовательских работ, поверочно-теоретических расчетов прочности и устойчивости железобетонных конструкций судоходных шлюзов №№ 30, 31 Волгоградского гидроузла»	ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»	2.03-14 от 08.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий результаты следующих работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Комплексный анализ состояния двух ниток шлюзов по имеющимся данным наблюдений и исследований. Определение необходимости и условий высокоточного мониторинга технического состояния сооружений с использованием современных автоматизированных измерительных средств и устройств. Анализ результатов наблюдений, в соответствии с которыми определяется динамика развития деформаций исследуемых конструкций. Анализ имеющихся данных наблюдений, материалов предыдущих преддекларационных обследований и проведенных ранее исследований состояния</li> </ul>	<p>Результаты работы в обязательном порядке будут использованы при оценке технического состояния рассматриваемых сооружений, обоснования тех или иных мероприятий по приведению к нормальному уровню безопасности сооружений, обеспечению бесперебойной работы по судопропуску, надежности напорного фронта Волгоградского водохранилища, при разработке Деклараций безопасности этих сооружений, при формировании предложений по разработке проектно-технологических решений для осуществления капитального ремонта и реконструкции сооружений Волгоградского гидроузла.</p> <p>Экономическая эффективность внедрения определяется своевременным выявлением аварийно-опасных моментов и недопущением развития аварийных ситуаций с катастрофическими последствиями и</p>

			<p>железобетонных конструкций двух ниток судоходных шлюзов №№ 30, 31 Волгоградского гидроузла. Подбор и анализ проектных и других имеющихся данных о характеристиках грунтов основания и засыпки камер шлюзов. Анализ данных о фильтрационном режиме грунтовых вод в основании и обратной засыпке камер шлюзов. Оценка динамики деформаций исследуемых конструкций, соответствия проектным значениям и критериям безопасности. Определение необходимости и объема дополнительного обследования и мониторинга технического состояния сооружений. Определение и подготовка аппаратных средств и приборов для проведения детального дополнительного обследования, с учетом существующей КИА, в том числе, закладных приборов, установленных на шлюзах. Разработка программы и методики исследования деформаций конструкций шлюзов.</p> <p>- Детальное визуальное обследование с выборочным инструментальным контролем физико-механических свойств материалов конструкций, оснований, засыпки комплексом методов и средств неразрушающего контроля, уточнение методики их применения на сооружении, по разрабатываемой программе исследований причин деформаций конструкций. Выявление наиболее проблемных зон конструкций, оснований, засыпок. Дефектоскопические исследования проблемных участков с применением инструментального обследования, отбора контрольных образцов с их лабораторными исследованиями. Проведение по разработанной программе и методике детального обследования состояния железобетонных конструкций шлюзов №№ 30, 31 Волгоградского гидроузла, а также состояния грунтов основания и засыпки,</p>	значительным материальным ущербом, что приведет к минимизации или предотвращения такого ущерба.
--	--	--	--	---

				<p>фильтрационного режима с использованием средств неразрушающего контроля.</p> <p>- Разработка математической расчетной модели «камера – основание – засыпка» для оценки температурного режима и напряженно-деформированного состояния элементов камер шлюзов при различных условиях эксплуатации. Систематизация и обобщение данных натурных наблюдений за «поведением» элементов камер шлюза для идентификации параметров математической модели. Идентификация параметров математической модели по результатам натурных наблюдений в процессе эксплуатации с учетом результатов инструментального обследования.</p> <p>Определение и локализация проблемных узлов в конструкции камер и критических параметров в них.</p> <p>- Оценка технического состояния камер шлюзов в соответствии с действующими нормативными документами по результатам обследований и расчета. Разработка критериев безопасности для контролируемых показателей конструкции шлюзов и обратных засыпок. Разработка концептуальных рекомендаций по обеспечению безопасного состояния шлюзов №№ 30,31, условий и мероприятий по обеспечению надежности эксплуатации камер шлюзов с учетом реальных условий его дальнейшей эксплуатации и содержания. Оценка технического состояния камер шлюзов по результатам обследования и расчета в соответствии с действующими нормативными документами. Разработка предложений и рекомендаций по недопущению выхода параметров за критические пределы.</p>	
11.	«Проведение расчетных исследований с анализом прочностного состояния и остаточного ресурса металлоконструкций аварийно-	ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»	2.04-14 от 15.12.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <p>- Анализ конструктивно-силовых схем, особенностей функционирования, данных регламентных обследований и проведенных ремонтно-восстановительных работ</p>	Полученные в ходе исследований, математического моделирования и расчетов материалы и рекомендации послужат основанием для разработки перспективного плана очередности замены металлоконструкций ворот и затворов шлюзов с учетом установленного возможного ресурса безопасной эксплуатации, принятия

ремонтных ворот, верхних рабочих ворот, нижних двустворчатых ворот и ремонтных двустворчатых ворот и затворов водопроводных галерей шлюза № 17-18 Чебоксарского РГСЧС и шлюза № 25-26 Балаковского РГСЧС»

металлоконструкций ворот и затворов судоходных гидросооружений. Сбор и анализ исходных материалов по проведенным ранее обследованиям с описанием выявленных дефектов и повреждений, максимально отражающих фактическое состояние исследуемых металлоконструкций и их основных элементов в процессе эксплуатации с учетом реального коррозионного износа.

- Материалы для построения расчетных моделей ворот и затворов и проведения многопараметрических расчетов с целью определения остаточных запасов прочности и ресурса металлоконструкций аварийно-ремонтных ворот, верхних рабочих ворот, нижних рабочих двустворчатых ворот, ремонтных двустворчатых ворот и рабочих затворов водопроводных галерей шлюзов № 17-18 Чебоксарского РГСЧС и № 25-26 Балаковского РГСЧС.

- Результаты расчетных исследований напряженно-деформированного состояния (НДС) при различных показателях коррозионного износа металлоконструкций с целью определения предельных значений величины коррозионного износа, ограничивающих возможность безопасной эксплуатации сооружений.

- Результаты многопараметрических расчетных исследований и определение несущей способности, остаточных запасов прочности и ресурса работоспособности металлоконструкций аварийно-ремонтных ворот, верхних рабочих ворот, нижних рабочих двустворчатых ворот, ремонтных двустворчатых ворот и рабочих затворов водопроводных галерей шлюзов № 17-18 Чебоксарского РГСЧС и № 25-26 Балаковского РГСЧС в условиях реального коррозионного износа с учетом всего спектра действующих нагрузок.

- Заключение по срокам дальнейшей безопасной эксплуатации металлоконструкций аварийно-ремонтных ворот, верхних рабочих ворот, нижних рабочих двустворчатых ворот,

управленческих решений в области обеспечения эксплуатационной надежности и безопасности судоходных гидротехнических сооружений, а также при разработке деклараций безопасности Саратовского и Чебоксарского гидроузлов.

				ремонтных двустворчатых ворот и рабочих затворов водопроводных галерей шлюзов № 17-18 Чебоксарского РГСЧС и № 25-26 Балаковского РГСЧС.	
12.	«Подготовка научно-обоснованных рекомендаций по устранению причин просадки подпорных стен зданий маслонасосных установок №№ 1, 4 Чайковского шлюза в местах примыкания к устоям»	ООО ИПС «Гидротехпроект»	2.05-14 от 08.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий результаты следующих работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Изучение проектной документации, анализ имеющихся материалов наблюдений. В соответствии с результатами анализа определение динамики развития просадки подпорных стен зданий маслонасосных установок №№ 1, 4.</li> <li>- Инструментальные и визуальные обследования бетонных конструкций подпорных стен зданий МНУ №№ 1, 4 в местах примыкания к устоям, в местах образования фильтрации в шахте затвора №1 и потолочном перекрытии водоспуска, с применением, в основном, бездефектных методов обследования бетона, определение причин просадки подпорных стен зданий МНУ №№ 1, 4 и образования трещин, которые приводят к увеличению фильтрации. Выявление типов дефектов бетона для различных по условиям эксплуатации зон и объем разрушений и определение причины просадки подпорных стен.</li> <li>- Определение возможных путей фильтрации через конструктивные элементы со стороны напорного фронта.</li> <li>- Оценка технического состояния бетонных конструкций. Выполнение по результатам обследования оценки технического состояния подпорных стен зданий маслонасосных установок №№ 1, 4.</li> <li>- Разработка рекомендаций по проектированию и технологии производства ремонтных работ. Представление рекомендаций по разработке проектной документации и технологии производства ремонтных работ по подпорным стенам зданий маслонасосных установок №№ 1, 4.</li> </ul>	Полученные в ходе исследований материалы и рекомендации являются основанием для разработки проекта ремонтных работ гидротехнической части сооружения. Результаты работы будут востребованы в процессе принятия управленческих решений в области обеспечения эксплуатационной надежности и безопасности судоходных гидротехнических сооружений. Экономический эффект от внедрения результатов работы определяется повышением эффективности использования бюджетных средств, а также снижением вероятности возникновения чрезвычайных ситуаций на судоходных гидротехнических сооружениях.
13.	«Подготовка научно-обоснованных рекомен-	ООО ИПС «Гидротехпро	2.06-14 от 08.10.2014	Отчет о НИР, содержащий результаты следующих работ:	Полученные в ходе исследований материалы и рекомендации послужат основанием для разработки

	даций по устранению причин фильтрации в шахтах затворов №№ 6, 7 и насосной откачки на нижней голове Чайковского шлюза»	ект»		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Изучение проектной документации, анализ имеющихся материалов наблюдений. В соответствии с результатами анализа определение динамики развития фильтрации в шахтах затворов №№ 6, 7 и насосной откачки на нижней голове шлюза.</li> <li>- Проведение визуального и инструментального обследования бетонных конструкций насосной откачки в местах образования трещин с применением, в основном, бездефектных методов обследования массива бетона, в том числе в районе шахт затворов опорожнения и ремонтных пазов затворов на устоях №№ 6, 7. Выявление типов дефектов бетона для различных по условиям эксплуатации зон и объемы разрушений.</li> <li>- Определение глубины распространения трещин и возможных путей фильтрации через конструктивные элементы из камер шлюза в насосную и шахты затворов. Определение причин фильтрации в шахтах затворов №№ 6, 7 и насосной откачки на нижней голове шлюза.</li> <li>- Оценка технического состояния бетонных конструкций. Выполнение по результатам обследования оценки технического состояния бетонных конструкций шахт затворов №№ 6, 7 и насосной откачки на нижней голове шлюза.</li> <li>- Выполнение по результатам обследования анализа объема и качественных характеристик выявленных разрушений и нарушений монолитности бетонных конструкций насосной откачки и шахт затворов, разработка рекомендаций по проектированию и производству ремонтных работ. Представление предложений по разработке проектной документации и технологии производства ремонтных работ по бетонным конструкциям шахт затворов №№ 6, 7 и насосной откачки на нижней голове шлюза.</li> </ul>	<p>проекта ремонтных работ гидротехнической части сооружения. Результаты работы будут востребованы в процессе принятия управленческих решений в области обеспечения эксплуатационной надежности и безопасности судоходных гидротехнических сооружений.</p> <p>Экономический эффект от внедрения результатов работы определяется повышением эффективности использования бюджетных средств, а также снижением вероятности возникновения чрезвычайных ситуаций на судоходных гидротехнических сооружениях.</p>
14.	«Подготовка научно-обоснованных рекомендаций по устранению причин	ООО ИПС «Гидротехпроект»	2.07-14 от 08.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий результаты следующих работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ имеющихся материалов наблюдений за процессами отклонения 3 и 4 секций камеры</li> </ul>	<p>Полученные в ходе исследований материалы и рекомендации могут быть применены для разработки проекта ремонтных работ гидротехнической части сооружения. Результаты работы будут востребованы в</p>

	отклонения в сторону оси камеры 3 и 4 секций правой стенки камеры Павловского шлюза»			<p>шлюза, выявление тенденций их развития. Определение в соответствии с результатами анализа динамики развития отклонений секций камеры шлюза.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Изучение исполнительной документации по устройству контрфорсов. Разработка в соответствии с анализом результатов наблюдений и исполнительной документации по устройству контрфорсов программы исследований по выявлению причин отклонения 3 и 4 секций камеры шлюза.</li> <li>- Проведение визуального и инструментального обследования бетонных конструкций 3 и 4 секций правой стенки камеры шлюза. При необходимости проведение обследования в подводной части сооружения. Выявление дефектов бетона для различных по условиям эксплуатации зон и объемы разрушений.</li> <li>- Выявление причин деформационных процессов, в том числе возможного влияния конструкций контрфорсов, и разработка рекомендаций по их устранению.</li> <li>- Выполнение по результатам обследования оценки технического состояния конструктивных элементов стен камеры шлюза и представление рекомендаций по разработке проектной документации и технологии производства ремонтных работ.</li> </ul>	<p>процессе принятия управленческих решений в области обеспечения эксплуатационной надежности и безопасности судоходных гидротехнических сооружений.</p> <p>Экономический эффект от внедрения результатов работы определяется повышением эффективности использования бюджетных средств, а также снижением вероятности возникновения чрезвычайных ситуаций на судоходных гидротехнических сооружениях.</p>
15.	«Разработка научно-обоснованных предложений по улучшению прочностных показателей бетона устоев голов шлюзов ФБУ «Администрация Беломорканал» на примере голов шлюза № 3»	ООО «ЭЦБ ГТС «Гидротехэкспертиза»	2.08-14 от 08.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий результаты следующих работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ, обобщение и систематизация имеющегося материала по состоянию бетона устоев голов шлюза за весь период эксплуатации.</li> <li>- Проведение инженерного (предварительного) исследования процессов разрушения бетона голов шлюза на основе разработанной программы исследований.</li> <li>- Проведение комплекса детальных инструментальных исследований процессов разрушения бетона голов шлюза на основе разработанной программы исследований.</li> <li>- Лабораторные исследования образцов бетона</li> </ul>	<p>Результаты работы будут востребованы при принятии проектных решений по объемам восстановительных работ, использованию современных технологий и материалов для восстановления несущей способности бетона голов шлюзов, не вошедших в проект комплексной реконструкции гидросооружений Беломорканала, обеспечению работоспособности, долговечности и безопасности эксплуатации сооружений, а также в процессе разработки деклараций безопасности СГТС.</p> <p>Экономический эффект от внедрения результатов работы определяется повышением эффективности использования бюджетных средств, совершенствованием управленческого учета,</p>

				<p>голов шлюза. Определение по результатам лабораторных исследований образцов бетона голов шлюза разрушающими методами уточненные фактические прочностные характеристики бетона для зон с различными условиями эксплуатации.</p> <p>- Камеральная обработка материалов натуральных и лабораторных исследований. Определение в результате камеральной обработки материалов натуральных и лабораторных исследований корреляционной зависимости между площадью поверхностных дефектов бетона и необходимым объемом массива восстанавливаемого бетона для зон с характерными условиями эксплуатации бетона.</p> <p>- Разработка научно обоснованных предложений по улучшению прочностных показателей бетона устоев голов судоходных шлюзов ФБУ «Администрация «Беломорканал» на основе определения корреляционной зависимости между площадью поверхностных дефектов бетона и необходимым объемом массива восстанавливаемого бетона для зон с характерными условиями эксплуатации голов шлюзов.</p>	<p>позволяющего распределять ресурсы по поставленным задачам и обеспечивать контроль за достижением результатов, а также снижением вероятности возникновения чрезвычайных ситуаций на СГТС.</p>
16.	«Научно-методическое и информационное обеспечение разработки и реализации мер по безопасному функционированию судоходных гидротехнических сооружений на основе данных отраслевого мониторинга»	Российский Речной Регистр	2.09-14 от 10.11.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий результаты следующих работ:</p> <p>- Сбор, обработка, хранение и предоставление в удобном для использования виде комплексных сведений по СГТС.</p> <p>- Анализ функционирования местной системы мониторинга эксплуатирующей организации с комплексным изучением материалов по наблюдениям за техническим состоянием СГТС гидроузла № 6 (ФБУ Администрация «Волго-Дон») в целях оценки полноты выполнения задач первого функционального уровня отраслевой системы мониторинга СГТС.</p> <p>- Информационно-справочное сопровождение управленческих решений Росморречфлота по вопросам обеспечения рациональной и безопасной эксплуатации СГТС, в том числе в части разработки и реализации мер по своевре-</p>	<p>Результаты работы будут использованы Управлением внутреннего водного транспорта и эксплуатирующими СГТС организациями (АБВВП и ФГУП «Канал имени Москвы») в процессе принятия управленческих решений в области обеспечения безопасности СГТС, в том числе рассчитанных на перспективу.</p> <p>Экономический эффект от внедрения результатов работы определяется повышением эффективности использования бюджетных средств, совершенствованием управленческого учета, позволяющего распределять ресурсы по поставленным задачам и обеспечивать контроль за достижением результатов, а также снижением вероятности возникновения чрезвычайных ситуаций на СГТС.</p>



				<p>менному прогнозированию, выявлению, предупреждению и ликвидации негативных последствий кризисных ситуаций природного и техногенного характера.</p> <p>- Разработка на основе результатов комплексного анализа данных отраслевого мониторинга предложений и рекомендаций в сфере обеспечения безопасности гидротехнических объектов и оптимизации работы местных систем мониторинга.</p>	
	<p><b>Внепрограммные исследования и разработки Федерального агентства морского и речного транспорта</b></p>				
17.	<p>«Обоснование объемов дноуглубления на внутренних водных путях Сибири и Дальнего Востока (река Обь)»</p>	<p>ФБОУ ВПО «НГАВТ»</p>	<p>1.02-13 от 30.09.2013</p>	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- транспортно-путевую и гидрологическую характеристику каждого внутреннего водного пути;</li> <li>- классификацию затруднительных для судоходства участков внутренних водных путей;</li> <li>- обоснование выбора наиболее сложных для судоходства участков;</li> <li>- рекомендации по разработке дноуглубительных прорезей, в т.ч. капитальных и эксплуатационных, на участках разной категории сложности;</li> <li>- материалы математического моделирования (не более трех по одной реке) участков, для которых обоснованы крупномасштабные дноуглубительные работы, подтверждающие эффективность предлагаемых мероприятий;</li> <li>- данные определения объемов дноуглубительных работ с учетом категории сложности затруднительных участков, реформирований русла и режима деформаций перекатов: в це-</li> </ul>	<p>Результаты работы будут использоваться в качестве обоснования проведения ежегодных объемов дноуглубительных работ, а также разработки программных мероприятий по улучшению параметров внутренних водных путей на перспективу.</p>

				лом по реке (в границах ФБУ «Администрация Обского БВП» и ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»), по плесам (в границах районов водных путей указанных ФБУ), по категориям участков, по перекатам (при необходимости); - предложения по реализации рекомендаций, организации мониторинга и последующего научного сопровождения выполнения дноуглубительных работ.	
18.	«Разработка и уточнение прогнозных показателей развития морского и внутреннего водного транспорта России на период 2015-2017 годы»	ЗАО «ЦНИИМФ»	4.01-14 от 20.10.2014	Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ: - Прогноз и обоснование объемов финансирования закупок и поставок продукции для государственных нужд на 2015-2017 годы. - Анализ и прогноз показателей деятельности предприятий морского транспорта России. - Анализ и прогноз показателей деятельности предприятий внутреннего водного транспорта России. - Уточнение предложений по развитию морского и внутреннего водного транспорта России на 2015-2017 годы. - Уточнение прогноза и обоснование объемов финансирования закупок и поставок продукции для государственных нужд на 2015-2017 годы. - Анализ состояния и развития мирового морского флота. - Состояние и перспективы развития Северного морского пути.	Результаты данной научно-исследовательской работы (прогноз социально-экономического развития морского и внутреннего водного транспорта на 2015-2017 годы) будут направлены Федеральным агентством морского и речного транспорта в Минтранс России, далее после объединения с другими видами транспорта материалы будут направлены в Минэкономразвития России.
19.	«Разработка научно обоснованных предложений по непрерывному мониторингу критических по условиям плавания участков судоходных путей в морских портах и на подходах к ним на примере Волго-Каспийского морского судоходного канала»	ЗАО «НАВИТЕЛ»	4.02-14 от 15.12.2014	Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ: - Анализ факторов определяющих временную изменчивость рельефа дна водоемов. - Оценка влияния временной изменчивости рельефа дна на безопасность плавания. Районирование водных акваторий по степени безопасности плавания из-за влияния временной изменчивости рельефа дна. - Обоснование требований к точности определения временной изменчивости рельефа дна.	Использование «СМ-РДМ» существенно повысит безопасность мореплавания по морским каналам и ВВП, а также позволит иметь более достоверные исходные данные для планирования и производства дноуглубительных работ и снизить непроизводительные затраты при выполнении данных работ.

				- Методика оценки физико-географических и гидрометеорологических условий водной акватории, влияющих на изменчивость глубин морского канала или судового хода.	
	<b>ФЦП "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы</b>				
20.	«Разработка концептуальных проектов арктических судов-снабженцев дедевитом 5 - 10 тыс. тонн самостоятельного ледового плавания для обеспечения северного завоза в порты и необорудованные портопункты трассы Северного морского пути»	ЗАО «ЦНИИМФ»	5.01-13 от 21.10.2013	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение роли арктических судов-снабженцев самостоятельного ледового плавания (далее - АСС) в обеспечении северного завоза в порты и необорудованные портопункты арктического бассейна.</li> <li>- Исследование состояния и перспектив развития морских арктических портов.</li> <li>- Анализ и прогноз грузопотоков в арктическом бассейне (завоз, вывоз, внутриарктический каботаж).</li> <li>- Анализ проектов и опыта эксплуатации существующих судов-снабженцев в арктическом бассейне.</li> <li>- Обобщенные данные и анализ навигационных и ледовых условий в предполагаемых районах эксплуатации.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области проектирования и строительства арктического флота, а также технологии рейдовой разгрузки грузов в арктических районах.</li> <li>- Анализ материалов и оценка требований по основным направлениям снижения токсичности выбросов в атмосферу при работе силовых установок морских судов, включая возможность использования двух топливных двигателей, работающих на жидком и газовом топливе.</li> <li>- Обоснование вариантного ряда арктических судов-снабженцев с определением основных параметров, технических решений и основного</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные технико-экономическое обоснование, основные технико-эксплуатационные требования, техническое задание на проектирование, эскизный и технический проекты базового варианта АСС будут переданы проектным организациям и судоходным компаниям.

				<p>облика, включая возможность использования газового топлива.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ТЭО вариантов АСС, в том числе с использованием двух топливного двигателя.</li> <li>- ОТЭТ для вариантов АСС с традиционным и двухтопливными двигателями.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование базовых вариантов АСС.</li> <li>- Документы, представляемые в составе эскизного проекта базовых вариантов АСС:</li> <li>- Документы, входящие в состав технического проекта базового варианта арктического судна-снабженца (для каждого из двух концептов).</li> <li>- Согласование документации ТП с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором.</li> </ul>	
21.	«Разработка технического проекта мелкосидящего ледокола нового поколения мощностью 4,5 МВт для портов Азовского и Каспийского морей»	ФГУП «Крыловский государственный научный центр»	5.02-13 от 30.12.2013	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение роли мелкосидящих ледоколов в обеспечении ритмичной работы портов и портопунктов Азовского и Каспийского морей в осенний и весенний периоды.</li> <li>- Исследование состояния и перспектив развития морских портов Азовского и Каспийского морей.</li> <li>- Анализ и прогноз грузопотоков в бассейнах Азовского и Каспийского морей (завоз, вывоз, внутрибассейновый каботаж).</li> <li>- Анализ проектов и опыта эксплуатации существующих ледоколов в бассейнах Азовского и Каспийского морей.</li> <li>- Обобщение данных и анализ навигационных и ледовых условий в предполагаемых районах эксплуатации.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области проектирования и строительства мелкосидящих ледоколов.</li> <li>- Анализ материалов и оценка требований по основным направлениям снижения токсичности выбросов в атмосферу при работе силовых установок морских судов, включая возможность использования двухтопливных двигате-</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные технико-экономическое обоснование, основные технико-эксплуатационные требования, техническое задание на проектирование, техническое предложение и технический проект будут переданы проектным организациям и судоходным компаниям.

				<p>лей, работающих на жидком и газовом топливе.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Обоснование вариантного ряда мелкосидящего ледокола с определением основных параметров, технических решений и основного облика, включая возможность использования газового топлива.</li> <li>- ТЭО вариантов ЛК-4,5, в том числе с использованием двухтопливного двигателя.</li> <li>- Концептуальный проект судна (Развернутое ТЗ на проектирование и Техническое предложение).</li> <li>- Технический проект судна.</li> </ul>	
22.	«Разработка концептуальных проектов больших круизных пассажирских судов вместимостью 1000 и более пассажиров для круизов вокруг Европы, по Средиземному морю, Карибскому бассейну, странам Юго-Восточной Азии и другим странам»	ЗАО «ЦНИИМФ»	5.05-13 от 01.11.2013	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Предпосылки проектирования и строительства круизных пассажирских судов вместимостью 1000 и более пассажиров для круизов вокруг Европы, по Черному и Средиземному морям из российских портов Санкт-Петербург и Сочи.</li> <li>- Анализ мирового рынка круизных пассажирских перевозок.</li> <li>- Анализ состояния российского флота круизных пассажирских судов и проблем в его эксплуатации.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в районах работы круизных пассажирских судов.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения круизных пассажирских судов за последние 10 лет.</li> <li>- Вариантный ряд круизных пассажирских судов нового поколения с определением основных параметров, технических решений и основного облика.</li> <li>- Технико-экономическое обоснование (ТЭО) вариантов круизного пассажирского судна.</li> <li>- ОТЭТ для определения основных характеристик базового варианта круизного пассажирского судна.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство базового варианта круизного пассажирского судна.</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ и ЭП базового варианта круизного пассажирского судна будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.

				- Документы, представляемые в составе ЭП базового варианта круизного пассажирского судна.	
23.	«Разработка концептуальных проектов морских паромов для линий Черного моря»	ЗАО «МИБ-дизайн-СПб»	5.10-13 от 21.10.2013	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ состояния пассажирских и грузовых перевозок через российские порты Черноморского региона в зарубежные порты этого же региона.</li> <li>- Анализ существующего флота морских паромов, эксплуатирующихся в акватории Черного моря.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы морских паромов. Анализ погодных условий (волнение, ветер, лед) предполагаемых районов эксплуатации.</li> <li>- Обоснование выбора класса судов российских классификационных обществ по району плавания и ледовым подкреплениям.</li> <li>- Анализ путевых условий и максимально возможных габаритов судов для новых районов действующих портов (Кавказ и т.д.).</li> <li>- ТЭО выбора двух базовых вариантов морских паромов для работы на направлениях: на направлениях: порты Черного моря – порты Турции – порты Болгарии, а также порт Сочи - порты Турции и порт Новороссийск – порты Турции.</li> <li>- ОТЭТ к морским паромам для работы на направлениях: на направлениях: порты Черного моря – порты Турции – порты Болгарии, а также порт Сочи - порты Турции и порт Новороссийск – порты Турции.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство трех базовых вариантов морских паромов для работы на направлениях: на направлениях: порты Черного моря – порты Турции – порты Болгарии, а также порт Сочи - порты Турции.</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ и ЭП базовых вариантов морских паромов нового поколения будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Документы, представляемые в составе ЭП трех базовых вариантов морских паромов для работы на направлениях: на направлениях: порты Черного моря – порты Турции – порты Болгарии, а также порт Сочи - порты Турции.</li> <li>- Документация технического проекта для выбранных двух вариантов морских паромов.</li> <li>- Согласование документации технических проектов с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором.</li> </ul>	
24.	«Разработка концептуального проекта парома для морей Дальнего Востока»	ЗАО «ЦНИИМФ»	5.16-13 от 01.11.2013	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Предпосылки, основные идеи и место морских автомобильно-пассажирских паромов в обеспечении работы в Дальневосточном регионе.</li> <li>- Исследование текущего состояния и перспектив развития инфраструктуры морских портов Дальнего Востока.</li> <li>- Анализ данных по пассажирским перевозкам, грузовым потокам и видам грузов в Дальневосточном регионе, в том числе между Сахалином и Курилами.</li> <li>- Обобщение данных и анализ навигационных и ледовых условий в предполагаемых районах эксплуатации.</li> <li>- Анализ проектов и тенденций развития морских автомобильно-пассажирских паромов.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области проектирования и строительства автомобильно-пассажирских паромов.</li> <li>- Сбор и анализ материалов по основным направлениям снижения токсичности выбросов в атмосферу при работе силовых установок судов, включая использование природного газа.</li> <li>- Обоснование варианта парома с определением основных параметров, технических решений и основного облика.</li> <li>- Технико-экономическое обоснование (ТЭО) вариантов морского скоростного автомобильно-пассажирского парома с учётом использо-</li> </ul>	Для внедрения результатов первой НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ, ЭП И ТП базового варианта морского скоростного автомобильно-пассажирского парома будет передан проектным организациям.

				<p>вания двухтопливного двигателя, способного работать на газе и на жидком топливе.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Информационно-нормативная база для выполнения расчётов.</li> <li>- Моделирование работы морского автомобильно-пассажирского парома.</li> <li>- Прогноз текущих расходов на содержание парома.</li> <li>- Прогноз доходов от услуг автомобильно-пассажирского парома.</li> <li>- Расчёт эксплуатационно-экономических показателей работы парома.</li> <li>- Оценка экономической эффективности использования морского автомобильно-пассажирского парома.</li> <li>- Основные технико-эксплуатационные требования (ОТЭТ) для определения основных характеристик базового варианта морского скоростного автомобильно-пассажирского парома.</li> <li>- Развернутое техническое задание на проектирование базового варианта морского скоростного автомобильно-пассажирского парома.</li> <li>- Документы, представляемые в составе эскизного проекта базового варианта парома.</li> <li>- Документация технического проекта базового варианта морского автомобильно-пассажирского парома.</li> <li>- Согласование документации Технического проекта с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором.</li> </ul>	
25.	«Разработка концептуальных проектов технических средств спасения с морских нефтегазовых объектов и судов в ледовых условиях»	ЗАО «ЦНИИМФ»	3.01-14 от 14.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Предпосылки и роль ТСС с морских нефтегазовых объектов и судов в ледовых условиях.</li> <li>- Исследование и анализ аварийных ситуаций на морских нефтегазовых объектах и судах.</li> <li>- Исследование конструктивных особенностей объектов нефтегазового комплекса и судов и влияние этих факторов на концепцию спасания людей в чрезвычайных ситуациях.</li> <li>- Исследование условий оказания помощи лю-</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные технико-экономическое обоснование, основные технико-эксплуатационные требования, техническое задание на разработку проекта и техническое предложение базового варианта ТСС будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.



				<p>дям, спасшимся с помощью новых ТСС, с береговых баз, морских судов и средствами авиации.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ данных о различных ТСС, используемых в различных сферах деятельности человека.</li> <li>- Анализ данных о современных, в том числе инновационных, материалах, пригодных для создания ТСС новой концепции.</li> <li>- Определение основной концепции ТСС.</li> <li>- Основные схемы комплекса ТСС.</li> <li>- ОТЭТ для определения основных характеристик ТСС.</li> <li>- Развернутое техническое задание на проектирование и создание базового варианта комплекса ТСС.</li> <li>- Документы, представляемые в составе Технического предложения.</li> </ul>	
26.	«Разработка технических проектов для создания навалочника-углевоза ледового класса дедейттом около 10 - 20 и 25 - 35 тыс. тонн (включая вариант судна с двухтопливным двигателем, способным работать и на газе, и на жидком топливе)»	ЗАО «ЦНИИМФ»	3.02-14 от 14.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Роль и место судов-навалочников (СН) ледового плавания в выполнении морской транспортировки навалочных грузов в арктическом бассейне.</li> <li>- Анализ и прогноз перевозок навалочных грузов в арктическом бассейне.</li> <li>- Обобщение данных и анализ навигационных и ледовых условий в предполагаемых районах эксплуатации.</li> <li>- Анализ проектов и опыта эксплуатации существующих судов-навалочников в арктическом бассейне.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области проектирования и строительства судов арктического плавания и технологии перевозки угля и прочих навалочных грузов.</li> <li>- Исследование и анализ способов повышения сохранности и безопасности при перевозке грузов.</li> <li>- Моделирование работы базовых вариантов судна навалочника-углевоза в ледовых условиях.</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные технико-экономическое обоснование (ТЭО), основные технико-эксплуатационные требования (ОТЭТ), техническое задание на проектирование, эскизный и технический проекты базового варианта СН будут переданы проектным организациям и судоходным компаниям.

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Сбор и анализ материалов по основным направлениям снижения токсичности выбросов в атмосферу при работе силовых установок судов, включая использование природного газа.</li> <li>- Сбор и анализ материалов по основным направлениям снижения экологического загрязнения выбросами минеральных масел в воду.</li> <li>- Варианты навалочников-углевозов с определением основных параметров, технических решений и основного облика, включая возможность использования газового топлива.</li> <li>- Морской самоходный плашкоут для обеспечения рейдовой погрузки/разгрузки навалочников-углевозов.</li> <li>- Технико-экономическое обоснование (ТЭО) базовых вариантов СН, в том числе с использованием двухтопливного двигателя.</li> <li>- ОТЭТ для базовых вариантов СН с традиционным и двухтопливными двигателями</li> <li>- Развернутое техническое задание на проектирование базовых вариантов СН.</li> <li>- Документы, представляемые в составе эскизных проектов базовых вариантов СН.</li> <li>- Документация технического проекта.</li> <li>- Согласование документации технического проекта с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором.</li> <li>- Инвестиционный проект "Строительство и эксплуатация базового варианта судна-навалочника ледового плавания".</li> </ul>	
27.	«Разработка концептуального проекта водолазного судна катамаранного типа»	ЗАО «ЦНИИМФ»	3.03-14 от 14.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Роль и место водолазных судов при выполнении подводно-технических работ и спасательных операций.</li> <li>- Анализ отечественного и зарубежного опыта по проектированию, строительству и эксплуатации водолазных судов катамаранного типа.</li> <li>- Анализ существующего флота водолазных судов катамаранного типа.</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные основные технико-эксплуатационные требования (ОТЭТ), технические задания на проектирование, эскизный проект водолазного судна будут переданы заинтересованным отечественным организациям (по их запросам) для поддержания отечественного судостроения и судоходства.

			<ul style="list-style-type: none"><li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li><li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы судов. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации.</li><li>- Анализ материалов и оценка требований по основным направлениям снижения токсичности выбросов в атмосферу при работе силовых установок водолазных судов, включая возможность использования двухтопливных двигателей, работающих на жидком и газовом топливе.</li><li>- Сбор и анализ материалов по основным направлениям снижения экологического загрязнения выбросами минеральных масел в воду.</li><li>- Обоснование вариантного ряда водолазных судов катамаранного типа с определением основных параметров, технических решений и основного облика, включая возможность использования газового топлива.</li><li>- ТЭО вариантов водолазного судна, в том числе с использованием двухтопливного двигателя.</li><li>- ОТЭТ для варианта водолазного судна катамаранного типа.</li><li>- ОТЭТ для самоходной морской многоцелевой мелкосидящей аварийно-спасательной платформы катамаранного типа с расширенным функциональным назначением.</li><li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство базового варианта водолазного судна катамаранного типа.</li><li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство самоходной морской многоцелевой мелкосидящей аварийно-спасательной платформы катамаранного типа с расширенным функциональным назначением.</li><li>- Документы, представляемые в составе эскизного (ЭП) проекта водолазного судна катамаранного типа.</li></ul>	
--	--	--	--	--

28.	«Разработка технического проекта сухогрузного судна речного и смешанного (река-море) плавания для осуществления Северного завоза»	ЗАО «МИБ-СПб»	3.05-14 от 14.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ отечественного и зарубежного опыта по проектированию, строительству и эксплуатации сухогрузных судов смешанного «река-море» плавания.</li> <li>- Анализ существующего сухогрузного флота, обеспечивающего «северный завоз».</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах судна. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации в бассейнах рек.</li> <li>- Идентификация опасностей и анализ риска эксплуатации судов внутреннего и смешанного река-море плавания.</li> <li>- ОТЭТ к новому сухогрузному судну смешанного «река-море» плавания для гарантированного завоза грузов в арктические районы России.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство сухогрузных судов смешанного «река-море» плавания для гарантированного завоза грузов в арктические районы России, включая краткие технические требования (КТТ), необходимые заводу-строителю для заказа основного судового оборудования.</li> <li>- Документы, представляемые в составе технического проекта (ТП) сухогрузного судна смешанного «река-море» плавания с рабочим диапазоном осадок от 2,5 м до 3,5 м для гарантированного завоза грузов в арктические районы России.</li> <li>- Согласование документации технического проекта с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором.</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные основные технико-эксплуатационные требования (ОТЭТ), техническое задание на проектирование, технический проект сухогрузного судна смешанного «река-море» плавания для гарантированного завоза грузов в арктические районы России будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.
29.	«Разработка технического проекта мелкосидящего толкаемого состава для сибирских	ЗАО «МИБ-дизайн-СПб»	3.06-14 от 14.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ отечественного и зарубежного опыта по проектированию, строительству и эксплуа-</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные основные технико-эксплуатационные требования (ОТЭТ), техническое задание на проектирование, технический проект

	рек»			<p>тации сухогрузных и наливных ББС речных и смешанного «река-море» плавания.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ существующего флота, обеспечивающего «северный завоз».</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Исследование и анализ требований к сцепным устройствам речных и смешанного река-море плавания толкаемых составов.</li> <li>- Идентификация опасностей и анализ риска эксплуатации судов внутреннего и смешанного река-море плавания, включая барже-буксирные составы.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы ББС.</li> <li>- ОТЭТ к новому мелкосидящему толкаемому составу для сибирских рек в сухогрузном (сухогруз-толкач плюс сухогрузная баржа) и наливном (танкер-толкач плюс наливная баржа) вариантах.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство мелкосидящего толкаемого состава для сибирских рек в сухогрузном (сухогруз-толкач плюс сухогрузная баржа) и наливном (танкер-толкач плюс наливная баржа) варианте, включая краткие технические требования (КТТ), необходимые заводу-строителю для заказа основного судового оборудования.</li> <li>- Документы, представляемые в составе технического проекта (ТП) мелкосидящего толкаемого состава с ограниченной максимальной осадкой (1,8 м) для сибирских рек в сухогрузном и наливном вариантах.</li> <li>- Согласование документации технического проекта с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором и корректировка документации по замечаниям российского классификационного общества и Роспотребнадзора.</li> </ul>	<p>мелкосидящего толкаемого состава для сибирских рек в сухогрузном и наливном вариантах будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.</p>
30.	«Разработка технического проекта нового	ЗАО «МИБ-дизайн-СПб»	3.07-14 от 14.10.2014	Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ,

	<p>пассажирского судна речного плавания для межрегиональных перевозок в европейской и восточной части Российской Федерации»</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ состояния пассажирских межрегиональных перевозок в европейской и восточной части Российской Федерации (бассейн рек Лена, Обь, Волга).</li> <li>- Анализ существующего флота пассажирских судов, работающих на межрегиональных линиях в европейской и восточной части Российской Федерации (бассейн рек Лена, Обь, Волга).</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Исследование выполнения критериев устойчивости и непотопляемости пассажирских судов внутреннего плавания, обоснование технических решений по обеспечению безопасности плавания.</li> <li>- Исследование повреждений, анализ риска эксплуатации речных пассажирских судов, обоснование мероприятий по снижению риска эксплуатации.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы пассажирских судов.</li> <li>- Формирование ОТЭТ к речным пассажирским судам.</li> <li>- ТЭО выбора двух базовых вариантов речных пассажирских судов для межрегиональных перевозок в европейской и восточной части Российской Федерации. Обоснование количества пассажиромест на основе анализа пассажиропотоков, в том числе перспективных.</li> <li>- Развернутые ТЗ на проектирование и строительство двух базовых вариантов речных пассажирских судов для межрегиональных перевозок в европейской и восточной части Российской Федерации, включая краткие технические требования (КТТ), необходимые заводостроителю для заказа основного судового оборудования.</li> <li>- Документы, представляемые в составе технических проектов двух базовых вариантов речных пассажирских судов.</li> </ul>	<p>ТЗ на проектирование и технические проекты речных пассажирских судов нового поколения для межрегиональных перевозок в европейской и восточной части Российской Федерации (бассейн рек Лена, Обь, Волга) будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.</p>
--	---	--	--	--

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Согласование документации технических проектов с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором.</li> </ul>	
31.	«Разработка концептуального проекта учебно-производственного судна нового поколения»	ЗАО «ЦНИИМФ»	3.08-14 от 25.08.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Определение роли учебно-производственных судов в обеспечении подготовки квалифицированного персонала для российских судоходных компаний.</li> <li>- Анализ отечественного и зарубежного опыта по проектированию, строительству и эксплуатации учебно-производственных судов;</li> <li>- Анализ существующего флота учебно-производственных судов.</li> <li>- Анализ перспективных учебных программ прохождения практики курсантов морских учебных заведений и определение наиболее актуальных задач, отрабатываемых на УПС.</li> <li>- Анализ существующих тренажерных комплексов для обработки практических навыков курсантов мореходных учебных заведений и разработка рекомендаций по их оптимальному составу для различных вариантов УПС.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы судов. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации.</li> <li>- Анализ материалов и оценка требований по основным направлениям снижения токсичности выбросов в атмосферу при работе силовых установок УПС, включая возможность использования двухтопливных двигателей, работающих на жидком и газовом топливе.</li> <li>- Обоснование вариантного ряда учебно-производственных судов с определением основных параметров, технических решений и основного облика, включая возможность использования газового топлива.</li> <li>- ТЭО вариантов УПС, в том числе с использо-</li> </ul>	<p>Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные основные технико-эксплуатационные требования (ОТЭТ), технические задания на проектирование, эскизные проекты и технический проект УПС будут переданы заинтересованным отечественным организациям (по их запросам) для поддержания отечественного судостроения и судоходства.</p>

				<p>ванием двухтопливного двигателя.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ОТЭТ для вариантов УПС с традиционным и двухтопливным двигателями.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство базовых вариантов учебно-производственного судна.</li> <li>- Документы, представляемые в составе трёх эскизных (ЭП) учебно-производственных судов (по каждому из судов).</li> <li>- Документы, представляемые в составе Технического проекта базового варианта учебно-производственного судна.</li> </ul>	
32.	«Разработка технического проекта землесосного снаряда для дноуглубительных работ на барах сибирских рек»	ЗАО «Завод гидромеханизации»	3.09-14 от 02.12.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ отечественного и зарубежного опыта по проектированию, строительству и эксплуатации речных землесосов.</li> <li>- Анализ существующего технического флота, обеспечивающего судоходство на барах сибирских рек.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации.</li> <li>- ОТЭТ к новому землесосному снаряду.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство нового землесосного снаряда.</li> <li>- Документы, представляемые в составе технического проекта (ТП) землесосного снаряда для дноуглубительных работ на барах сибирских рек.</li> <li>- Согласование документации технического проекта с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором и корректировка документации по замечаниям российского классификационного общества и Роспотребнадзора.</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанный проект мелко-сидящего землесоса будет передан заинтересованным отечественным и зарубежным организациям для строительства судов.
33.	«Разработка технического проекта про-	ФГУП «Мор-связьспутник»	3.10-14 от 25.08.2014	Модернизированная действующая комплексная интегрированная информационная система, с	КИИС «МоРе» будет использована в повседневной работе отделов и подразделений Минтранса России и Рос-



	граммно-аналитического комплекса анализа логистической поддержки жизненного цикла гражданских объектов морской техники (Этап 5)»			расширенным числом поставщиков данных, новым геоинформационным интерфейсом, расширенным набором карт по трассе Северного морского пути. Рабочее программное обеспечение ПАК логистической поддержки для судна «Рыбинск». Тестовое программное обеспечение ПАК логистической поддержки для судна новой серии.	морречфлота в качестве инструмента информационной поддержки при решении вопросов обеспечения безопасности мореплавания, организации и проведения поисково-спасательных работ, планировании развития отрасли, подготовки аналитических и статистических отчетов, организации контрольной и надзорной деятельности, информационного взаимодействия и обмена данными с государственными органами власти и обмена данными с другими ведомствами. База данных логистической поддержки жизненного цикла объектов морской гражданской техники может развиваться и быть использована судовладельцами. Информационные ресурсы КИИС «MoRe» в ограниченном объеме могут поставляться на компенсационной основе предприятиям отрасли и, по решению Минтранса России, коммерческим организациям.
34.	«Разработка технического проекта железнодорожного парома для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией «Арк4»	ЗАО «МИБ-дизайн-СПб»	3.11-14 от 20.10.2014	Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ: - Анализ состояния грузовых перевозок через порты Балтийского региона на линии Усть-Луга-Балтийск-Засниц-Мукран. - Анализ существующего флота морских паромов, эксплуатирующихся в акватории Балтийского моря. - Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет. - Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы паромов. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации. Структурирование данных по путевым и погодным ограничениям. - ТЭО выбора двух вариантов паромов для работы на направлениях Усть-Луга-Балтийск-Засниц-Мукран. - ОТЭТ к паромам для работы на направлениях Усть-Луга-Балтийск-Засниц-Мукран. - Развернутое ТЗ на проектирование и строительство двух вариантов паромов для работы на направлении Усть-Луга-Балтийск-Засниц-Мукран, включая краткие технические требо-	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ на проектирование и технический проект железнодорожного парома для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией «1А» (или класса – аналога российских классификационных обществ) для работы на линии Усть-Луга-Балтийск-Засниц-Мукран, будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.

				<p>вания (КТТ), необходимые заводу-строителю для заказа основного судового оборудования.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Документы, представляемые в составе эскизного проекта (ЭП)</li> <li>- Документы, представляемые в составе технического проекта парома для работы на линии Усть-Луга-Балтийск-Засниц-Мукран.</li> </ul>	
35.	«Разработка технического проекта железнодорожного грузопассажирского парома для Каспийского моря для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией «Айс2» для обеспечения круглогодичной работы без ледокольной проводки»	ЗАО «МИБ-дизайн-СПб»	3.12-14 от 20.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ состояния пассажирских и грузовых перевозок через российские порты Каспийского региона в зарубежные порты этого же региона.</li> <li>- Анализ существующего флота морских паромов, эксплуатирующихся в акватории Каспийского моря.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы паромов. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации. Структурирование данных по путевым и погодным ограничениям.</li> <li>- ТЭО выбора двух вариантов паромов для работы на направлениях порты Оля-Актау-Туркменбаши – порты Ирана, а также порт Махачкала.</li> <li>- ОТЭТ к паромам для работы на направлениях порты Оля-Актау-Туркменбаши – порты Ирана, а также порт Махачкала.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство двух вариантов паромов для работы на направлении порты Оля-Актау-Туркменбаши – порты Ирана, а также порт Махачкала, включая краткие технические требования (КТТ), необходимые заводу-строителю для заказа основного судового оборудования.</li> <li>- Документы, представляемые в составе эскизного проекта (ЭП) двух вариантов парома.</li> <li>- Документы, представляемые в составе техни-</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ на проектирование и технические проекты двух вариантов паромов нового поколения для линий Каспийского моря, приспособленных для перевозки железнодорожных вагонов, а также других накатных грузов, с ледовой категорией «1С» (или класса – аналога российских классификационных обществ) для обеспечения круглогодичной работы без ледокольной проводки, будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.

				<p>ческих проектов (ТП) двух вариантов парома для работы на направлении порты Оля-Актау-Туркменбаши – порты Ирана, а также порт Махачкала.</p> <p>- Согласование документации технического проекта с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором.</p>	
36.	«Разработка технического проекта железнодорожного пассажирского парома для линии Крым-Кавказ, приспособленного для перевозки пассажирских вагонов и пассажиров, а также других накатных грузов, с ледовой категорией "Айс2" для обеспечения круглогодичной работы линии»	ЗАО «МИБ-СПб»	3.13-14 от 20.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ состояния пассажирских и грузовых перевозок через порты Керченского пролива.</li> <li>- Анализ существующего флота морских паромов, эксплуатирующихся на линии Крым-Кавказ.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в районе работы паромов на линии Крым-Кавказ. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации. Структурирование данных по путевым и погодным ограничениям.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- ОТЭТ к паромам для работы на линии Крым-Кавказ, приспособленных для перевозки пассажирских вагонов и пассажиров, а также других накатных грузов, с ледовой категорией "Исе2".</li> <li>- ТЭО выбора двух вариантов паромов для паромной линии Крым-Кавказ.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство двух вариантов паромов для паромной линии Крым-Кавказ, включая краткие технические требования (КТТ), необходимые заводу-строителю для заказа основного судового оборудования.</li> <li>- Документы, представляемые в составе эскизного проекта (ЭП) двух вариантов парома.</li> <li>- Документы, представляемые в составе технических проектов двух вариантов паромов для паромной линии Крым-Кавказ.</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ на проектирование и технические проекты двух вариантов паромов нового поколения для паромной линии Крым-Кавказ будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.
37.	«Разработка техниче-	ЗАО «МИБ-	3.14-14 от	Отчет о НИР, содержащий следующие	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и

	ского проекта судна для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях (промерно-изыскательское судно)»	дизайн-СПб»	14.10.2014	<p>результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ текущего состояния промерных работ на основных внутренних водных путях Российской Федерации</li> <li>- Анализ существующего флота отечественных речных промерных и изыскательских судов и гидрографических судов.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы судов.</li> <li>- ТЭО базового варианта судна для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях.</li> <li>- ОТЭТ к новому судну для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство судна для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях, включая краткие технические требования (КТТ), необходимые заводу-строителю для заказа основного судового оборудования.</li> <li>- Документы, представляемые в составе эскизного проекта (ЭП).</li> <li>- Документы, представляемые в составе технического проекта судна для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях (промерно-изыскательское судно).</li> <li>- Согласование документации технического проекта с российским классификационным обществом и Роспотребнадзором и корректировка документации по замечаниям российского классификационного общества и Роспотребнадзора.</li> </ul>	гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ на проектирование и технический проект судна для обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях (промерно-изыскательское судно), будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судоходства.
38.	"Разработка концептуальных проектов плавучих доков"	ЗАО «МИБ-дизайн-СПб»	3.15-14 от 14.10.2014	<p>Отчет о НИР, содержащий следующие результаты работ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ состояния и загрузки судостроительных и судоремонтных предприятий, эксплуатирующих плавучие доки.</li> <li>- Анализ состава флота плавучих доков в зави-</li> </ul>	Для внедрения результатов НИР в хозяйственный и гражданско-правовой оборот разработанные ТЭО, ОТЭТ, ТЗ на проектирование и эскизные проекты четырех вариантов плавучих доков нового поколения, будут переданы заинтересованным отечественным организациям для поддержания отечественного судостроения и судо-

			<p>симости от конструкции (монолитные, понтонные, секционно-понтонные), материала корпуса (стальные, железобетонные, композитные), числу башен (однобашенные и двухбашенные).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Анализ опыта проектирования, строительства и эксплуатации существующих плавучих доков, эксплуатируемых российскими судостроительными и судоремонтными предприятиями.</li> <li>- Исследование и анализ инновационных решений в области судостроения (по предмету конкурса) за последние 10 лет.</li> <li>- Анализ эксплуатационных условий в предполагаемых районах работы плавучих доков. Анализ погодных (волнение, ветер, лед) условий предполагаемых районов эксплуатации, включая морские порты на побережье вдоль Северного морского пути.</li> <li>- Анализ возможности транспортировки плавучих доков от места постройки к местам предполагаемой эксплуатации и возможных маршрутов перегонов.</li> <li>- Обоснование выбора Правил классификации для проектирования и постройки плавучих доков.</li> <li>- ТЭО выбора четырёх вариантов плавучих доков.</li> <li>- ОТЭТ и линейки плавучих доков нового поколения.</li> <li>- Развернутое ТЗ на проектирование и строительство новых плавучих доков, включая краткие технические требования (КТТ), необходимые заводу-строителю для заказа основного судового оборудования.</li> <li>- Документы, представляемые в составе эскизных проектов четырёх плавучих доков.</li> </ul>	<p>ходства.</p>
--	--	--	--	-----------------