



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Отраслевая газета «Водный транспорт» основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А



ЛИНЕЙНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ
СТР. 3



МЕТЕОРЫ, КОМЕТЫ, ЭКОХОДЫ... НА ЧЕМ ПРОКАТЯТ В РОССИЙСКИХ РЕГИОНАХ
СТР. 5



УСПЕТЬ ПОД МОСТЫ
СТР. 7



ОТ ПРИСТАНИ ОТЧАЛИТ ТЕПЛОХОД...
СТР. 8



«ФОРТ АЛЕКСАНДР I» ПОД СВОДАМИ ПЕТЕРБУРГСКИХ МОСТОВ
СТР. 9



КАК ПОПАСТЬ НА АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ?
СТР. 11



Фото из Telegram-канала ССК «Звезда»

РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ БЫТЬ

В правительстве РФ актуализируют план строительства гражданских судов.

Российская судостроительная отрасль два года назад столкнулась с беспрецедентными санкциями, одновременно осложнившими большую часть поставок судового комплектующего оборудования. Однако отраслевые судостроительные и проектные предприятия не только держат удар, но и нашли выходы из сложившейся ситуации: импортозамещение и параллель-

ный импорт дали возможность вернуться к ритмичному строительству нового флота, и даже более того, российские верфи начали осваивать новые сегменты судостроения, которые раньше были надежно «закреплены» за иностранными верфями.

Пришло время скорректировать планы и дать ориентир отечественному судоходному сообществу по поставкам нового флота.

Президент России Владимир Путин поручил правительству подготовить и представить комплексные предложения по развитию в долгосрочной перспективе отечественного гражданского судостроения. Перечень поручений по итогам совещания главы государства с членами правительства 14 марта 2024 года опубликован на сайте Кремля.

В том числе необходимо актуализировать перспективный

план строительства гражданских судов на период до 2035 года, подготовленный с учетом платежеспособного спроса на такие суда (с разбивкой по основным видам судов), обратив особое внимание на необходимость строительства судов, предназначенных для осуществления экспортных поставок российской продукции.

Окончание на стр. 2

СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАНО

Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту будет действовать в 2024–2027 гг.

Церемония подписания Федерального отраслевого соглашения по морскому транспорту состоялась в Москве 19 апреля. Сроки действия документа — 2024–2027 годы.

Соглашение подписал президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин и лидеры профсоюзных организаций:

• председатель Российского профессионального союза моряков Юрий Сухоруков;

• председатель профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации Олег Яковенко;

• председатель Общероссийского профессионального союза работников нефтяной, газовой отрасли промышленности и строительства Александр Корчагин;

• председатель Российского профессионального союза работников атомной энергетики и промышленности Владимир Кузнецов.

Российская палата судоходства — единственное в Российской Федерации общероссийское отраслевое объединение работодателей в сфере морского и внутреннего водного транспорта.

Соглашением устанавливаются минимальные стандарты условий труда работников внутреннего водного транспорта России на федеральном уровне.

Окончание на стр. 2



Фото Минтранса России



РОССИЙСКОМУ ФЛОТУ БЫТЬ

Начало на стр. 1

Кроме того, нужно разработать детальную схему развития производственных мощностей предприятий, выполняющих строительство и ремонт судов, в соответствии с перспективным планом. В этой схеме правительство должно предусмотреть выделение проектов по модернизации действующих и созданию новых мощностей и определение механизмов финансирования.

Также необходимо подготовить предложения о мерах по обеспечению конкурентоспособности судов, построенных на российских верфях (по техническим и экономическим характеристикам), в том числе о мерах по обеспечению разработки и производства наиболее значимого судового комплектующего оборудования (СКО).

В перечень поручений также вошла разработка предложения по созданию инструментов долгосрочного финансирования

поставок гражданских судов, обеспечивающих их доступность для потребителей. При необходимости нужно рассмотреть вопросы об увеличении субсидирования процентных ставок по кредитам, предоставляемым на приобретение судов, и о расширении применения механизма судового утилизационного гранта и программы льготного лизинга гражданских судов водного транспорта, производимых в России, с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Срок выполнения всех поручений — 15 июня 2024 года.

Напомним, ранее сообщалось, что Россия планирует реализовать программу по судостроению в ближайшие 10 лет емкостью более 5,5 трлн рублей. Согласно плану Минпромторга, скорректированному в апреле 2023 года, в РФ к 2035 году должно быть построено 985 судов. На импорт судового оборудования придется около \$14 млрд.

МНЕНИЕ

ПОМОЖЕТ УТИЛИЗАЦИОННЫЙ ГРАНТ

Строительство речного грузового флота надо стимулировать при помощи утилизационных грантов.

Необходимо предоставлять судовой утилизационный грант в 25% под постройку грузовых речных судов по аналогии с мерой, действующей в отношении пассажирских судов. Такое мнение в ходе IV Международного научно-промышленного форума высказал административный директор АО «Волга-Флот» (Волжское пароходство) Рустем Галеев.

«Мы видим, что суда «река-море» строятся, морские, а речные — нет. Не хватает дополнительного финансирования, чтобы судно окупалось на сроке в 15 лет, соответственно, было желание у коммерческих компаний строить новый флот. Грузопотоки мы видим, они есть. Флот выбывает, но потребность в нем есть, однако экономическая модель не работает. Отчасти этот вопрос в постановлении правительства России № 502 решен для пассажирского флота: там предусмотрен утилизационный грант, размер которого доведен до

25%, разработаны соответствующие коэффициенты под расчет дополнительного финансирования. Мы вышли с предложением сделать аналогичную модель для грузового речного флота. Судовой утилизационный грант в 25% позволяет создать речное универсальное судно с окупаемостью на горизонте 15 лет», — сказал представитель судоходной компании.

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» («Волга-Флот») — одна из крупнейших судоходных компаний в России, образованная в 1843 году. Оказывает услуги на внутренних водных путях России, в сообщении «река-море» и международных морских направлениях. В операционном управлении пароходства находится около 230 грузовых судов суммарным дедвейтом более 1 млн тонн. Ежегодный объем перевозимых грузов превышает 15 млн тонн.



Фото с сайта Волжского пароходства

СОГЛАШЕНИЕ ПОДПИСАНО

Начало на стр. 1

Нормы Федерального отраслевого соглашения полностью отвечают требованиям законодательства Российской Федерации, а также положениям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

В документе предусмотрены возможные опции для каждого работодателя в рамках коллективных договоров, локальных нормативных актов, в том числе повышение

реального размера заработной платы и предоставление более высоких, чем это установлено законодательством, компенсаций и льгот. Приведены особенности оплаты труда, режима труда и отдыха плавсостава судов внутреннего плавания, вопросы обеспечения надлежащих условий труда, другие важнейшие положения.

Соглашение обеспечивает базис для заключения коллективных договоров, создает конкурентные

социально-экономические условия для работы речного флота.



НАЦПРОЕКТЫ

НАЦПРОЕКТ «ТРАНСПОРТ» СОЗДАЕМ ВМЕСТЕ

В разработке программ по развитию транспортного комплекса примут участие профессиональные сообщества и бизнес.

Предложения по разработке к обществу обсуждению. Они должны быть направлены на рассмотрение широкому кругу заинтересованных лиц, в том числе бизнес-объединениям, в первую очередь в Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП), Торгово-промышленную палату (ТПП), Общероссийскую общественную организацию «Деловая Россия». Об этом говорилось на совместном заседании президиума правительственной комиссии по транспорту и комиссии Госсовета по направлению «Транспорт», на котором были представлены контуры нового нацпроекта.

Также необходимо обеспечить синхронизацию и координацию мероприятий нацпроекта с другими ведомствами, в частно-

сти с Минфином, Минэнерго, Минпромторгом.

На совместном заседании министра транспорта Виталий Савельев (13.05.2024 г. утвержден Госдумой на должность вице-премьера Правительства РФ) представил предложения по структуре, показателям, общественно значимым результатам и финансированию нового нацпроекта. «В основе предложений — механизмы отбора и приоритизации проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры, на базе единой опорной транспортной сети и механизмов транспортно-экономического баланса, впервые закрепленных в Транспортной стратегии, одобренной в 2021 году», — сказал министр транспорта.

Структура нацпроекта предусматривает 10 федеральных проектов, которые, в частности, включают развитие пунктов пропуска через границу, опорных сетей

железных дорог, морских портов, внутренних водных путей. Также предусмотрены цифровизация транспортного комплекса и развитие кадрового потенциала.

Участники совместного заседания в целом одобрили озвученные Минтрансом предложения.

Как сообщалось ранее, общая сумма финансирования будущего нацпроекта предварительно оценивается в 10,2 трлн рублей. В том числе в развитие опорной сети морских портов в 2025–2030 годах планируется инвестировать 332,8 млрд рублей, в модернизацию инфраструктуры внутренних водных путей (ВВП) — 121,1 млрд рублей. На развитие железнодорожной инфраструктуры, включающей расширение Восточного полигона, выходы к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов, международный транспортный коридор (МТК) «Север — Юг», предполагается направить более 4,3 трлн рублей.

ЮБИЛЕЙ

РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЕ СУДОХОДСТВА — 30 ЛЕТ

В Москве 19 апреля 2024 года прошло юбилейное общее собрание Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства».

По случаю юбилея Российская палата судоходства получила поздравления президента Российской Федерации, Минтранса России, Ространснадзора, комитета по транспорту и строительству Госдумы, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, Мосгортранса, отраслевых профсоюзов и других организаций.

Участники собрания обсудили широкий круг вопросов в области морского и речного транспорта, развитие отраслевого законодательства, была отмечена важность совместной работы отечественных судоходных компаний и других организаций и предприятий отрасли, входящих в состав Российской палаты судоходства, с органами государственной власти для развития судоходства в России.

Президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин представил отчет о деятельности организации в 2023 году и обозначил приоритетные направления на текущий год.

В ходе общего собрания прошла церемония награждения ведомственными наградами.

Награды получили:

- Аркадий Коростелев, президент ПАО «Дальневосточное морское пароходство», — медаль Петра Губонина;
- Сергей Ларионов, генеральный директор ПАО «Ленское объединенное речное пароходство», — медаль за заслуги в развитии транспортного комплекса;
- Александр Горобцов, проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой ФГБОУ ВО «ГУМРФ им. адмирала С. С. Макарова», — нагрудный знак «Почетный работник морского флота»;

- Михаил Грищенко, первый заместитель генерального директора ПАО «Московское речное пароходство», — нагрудный знак «Почетный работник речного флота».

В ходе мероприятия подписаны Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2024–2027 гг. и Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Российская палата судоходства» о сотрудничестве в сфере морского и внутреннего водного транспорта.



Фото Минтранса России

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Фото из Telegram-канала FESCO

ЛИНЕЙНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ

За два года грузоперевозки FESCO между Новороссийском и Турцией достигли 40 тыс. TEU.

Транспортная группа FESCO с момента запуска два года назад морской линии FESCO Turkey Black Sea (FTBS) перевезла между Новороссийском и турецкими портами Стамбул и Гебзе более 40 тыс. TEU. Экспортные отправки из России в Турцию составили около 16 тыс. TEU, импортные перевозки в обратном направлении — более 24 тыс. TEU, сообщает пресс-служба группы.

Сервис был запущен в конце апреля 2022 года. Изначально группа отправляла контейнеры между Новороссийском и Стамбулом на судне одного из своих партнеров, а в октябре того же года поставила на линию собственный контейнеровоз и расширила географию, добавив новый порт судозахода Гебзе.

Основу грузопотока линии в экспортном направлении формируют промышленные грузы российского производства, в импортном — товары народного потребления, бытовая техника и электроника, а также продукты питания. В рамках FTBS группа также предлагает услуги по перевозке опасных и негабаритных грузов.

МТК «СЕВЕР — ЮГ»

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПУТЬ

По единому водному маршруту МТК «Север — Юг» в тестовый рейс отправился сухогруз с ячменем.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) и Российский экспортный центр (РЭЦ) приступили к тестированию возможностей единого водного маршрута в рамках международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг». Сухогруз с 3 тыс. тонн ячменя отправился от причала в Дубовке Волгоградской области по направлению к одному из портов на севере Ирана.

Ожидается, что рейс займет 15–20 дней, что позволит вдвое снизить стоимость доставки груза и втрое сократить срок доставки в Иран, по сравнению с традици-

онным маршрутом через Суэцкий канал, а также смешанными автомобильно-железнодорожными маршрутами в рамках МТК «Север — Юг».

По итогам тестовой отправки груза будут сформированы конкретные предложения по развитию комплексного водного маршрута в рамках МТК «Север — Юг».

Международный транспортный коридор «Север — Юг» — мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран: западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решит, восточная — железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная — через Казахстан и Туркменистан. Кроме того, возможны прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран.

КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

КАЛИНИНГРАДСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

Проверен новый способ доставки грузов в Калининград.

Грузовое многофункциональное судно «Синегорск» с грузом автомобилей-рефрижераторов вернулось в порт Калининграда после экспериментального рейса. Эксперимент выявил альтернативный способ доставки накатных грузов в российский эксклав и из него, сообщает министерство развития инфраструктуры Калининградской области в Telegram.

Погрузка и выгрузка грузовых автофур в портах осуществлялась вертикальным способом

с использованием кранов судна. Ходовые характеристики судна обеспечили доставку груза менее чем за двое суток, что способствовало перевозке замороженной продукции в режиме «термос» без нарушения нормативных требований для перевозки такого вида грузов.

Детали экспериментального рейса были разработаны с участием специалистов холдинга «Мираторг» и оператора линии «Атлант-Шиппинг».

Напомним, доставка грузов морскими линиями в Калининградскую область была усилена летом 2022 года, когда Литва уведомила, что прекращает пропускать подсанкционные товары, которые везут транзитом из регионов России. Позже часть ограничений на грузоперевозки была снята. Губернатор Калининградской области Антон Алиханов сообщил, что морским путем в настоящее время перевозится 40% всего грузооборота региона.

ТАНКЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ХОРОШИЕ ЦИФРЫ
«СОВКОМФЛОТА»

Объем грузоперевозок по Севморпути по итогам 2023 года вырос на 2 млн тонн.

«Совкомфлот» (СКФ) в 2023 году перевез около 75 млн тонн углеводородов. Об этом на Национальном нефтегазовом форуме сообщил генеральный директор компании Игорь Тонковидов.

«За прошедший год компания отработала в принципе так же, как и за предыдущий. Мы в среднем по году перевозим порядка 75 млн тонн нефти и нефтепродуктов», — приводит слова Игоря Тонковидова ТАСС. Поставки осуществлялись в Китай, страны Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР), Средиземноморья и Латинской Америки.

По словам главы СКФ, танкеры компании продолжают ходить

через Красное море. «Мы принимаем все необходимые меры безопасности, прежде чем наше судно проходит, для того, чтобы удостовериться, что этот проход будет максимально безопасным в данных условиях, которыми мы оперируем», — пояснил он.

При этом Игорь Тонковидов отметил увеличение роста перевозок по Северному морскому пути (СМП) транзитом в КНР. «Статистику зарегистрировали, по-моему, 2 плюс миллиона по перевозке за прошедший год. По факту наша компания перевезла 1,7 млн тонн из этого объема, то есть это основной объем перевозок».

Группа компаний «Совкомфлот» — крупнейшая судоходная компания России, лидер в области морской транспортировки нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, а также обслуживания морской добычи углеводородов. Компания специализируется на транспортных операциях в сложных климатических и ледовых условиях.

НА МТК «ПРИМОРЬЕ-2» БУДУТ
РАЗВИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ

FESCO и GeoTour Logistics Hunchun организуют перевозки из китайского города Хуньчунь через порты российского Дальнего Востока.

Транспортная группа FESCO и китайская компания GeoTour Logistics Hunchun подписали меморандум о развитии контейнерных перевозок на международном транспортном коридоре «Приморье-2» (МТК «Приморье-2»). Стороны запустят контейнерные перевозки из китайского города Хуньчунь (провинция Цзилинь) через порты российского Дальнего Востока и далее в порты КНР, включая Шанхай, Нинбо, Гуанчжоу, Шэньчжэнь и другие. В обратном направлении также предполагается загрузка, сообщает пресс-служба российской группы.

Основу грузопотока составят продукты питания, зерновые, пищевые масла, древесина и продукты деревообработки, промышленная и химическая продукция, минеральные вещества и другое.

В рамках договоренностей FESCO организует интермодальные перевозки, в том числе с использованием железнодорожного и морского транспорта, предоставит фитинговые платформы и контейнерное оборудование, окажет экспедиторские услуги.

Меморандум подписали коммерческий директор филиала «ФЕСКО Интегрированный транспорт» во Владивостоке (входит в FESCO) Роман Дяблов и генеральный директор GeoTour Logistics Hunchun Го Хунлян в рамках церемонии открытия «Дней

Яньбянь-Корейского автономного округа в Приморском крае».

Транспортная группа FESCO — одна из крупнейших транспортных-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Группе принадлежит «Владивостокский морской торговый порт», интермодальный оператор «ФЕСКО Интегрированный Транспорт», оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефтранс», компании «Трансгарант» и «ФЕСКО Транс». Группа управляет терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Томске и Владивостоке. Контейнерный парк FESCO составляет более 170 тыс. TEU, количество фитинговых платформ превышает 11 тыс. единиц. Флот включает более 30 транспортных судов в управлении, которые осуществляют перевозки преимущественно на собственных морских линиях.



Фото предоставлено пресс-службой FESCO



ОСК



Рис. ИАА «ПортНьюс»

ОСК — ВАЖНЫЕ ЗАДАЧИ

Премьер-министр поручил разработать инвестпрограмму и утвердить стратегию развития ОСК.

Министерство промышленности и торговли РФ совместно с Банком ВТБ до 3 июля 2024 года должно обеспечить разработку инвестиционной программы Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). В программу должны быть включены мероприятия по обновлению существующих и созданию новых производственных мощностей для достижения заявленных стратегических целей развития корпорации до 2035 года. Соответствующее поручение дал премьер-министр Михаил Мишустин по итогам стратегической сессии по вопросу развития ОСК.

Кроме того, до 2 октября 2024 года Минпромторгу по-

ручено обеспечить доработку и утверждение стратегии развития ОСК, предусмотрев внедрение лучших практик Координационного центра правительства по мониторингу и координации исполнения мероприятий стратегического развития.

Председатель правительства также поручил разработать долгосрочный комплекс мер, направленных на развитие компетенций отечественных производителей в области судостроения. Отвечать за выполнение этой задачи будут Минпромторг, Минфин и Минэкономразвития. Документ должен быть представлен до 25 декабря. Реализация комплекса мер будет рассчитана на срок до 2035 года.

Помимо этого, Минпромторгу предстоит до 4 сентября актуализировать Стратегию развития судостроительной промышленности до 2035 года с учетом анализа рынков судостроения и трендов их развития. Минпромторгу совместно с Минтрансом, Минсельхозом, Минвостокразвития и Минфином также поручено до 30 октября представить предложения по расширению программ льготного лизинга гражданских судов водного транспорта, в том числе проработать вопрос о расширении количества их операторов. Предложения по финансированию таких программ будут подготовлены до 27 ноября.

АО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России. Создана в 2007 году. В холдинг входит более 40 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные заводы, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса.

Осенью 2023 года президент России подписал указ о передаче 100% акций ОСК в доверительное управление Банку ВТБ сроком на 5 лет.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

В НАШИХ ИНТЕРЕСАХ

РС подготовил предложения по совершенствованию таможенного регулирования в ЕАЭС.

Российский морской регистр судостроения (РС, Регистр) по указанию Министерства транспорта РФ принял участие в работе экспертных групп, действующих под эгидой Консультативного комитета по таможенному регулированию Евразийского экономического союза (ЕАЭС). Заседания групп проходили с февраля по апрель 2024 года. Специалисты РС подготовили ряд предложений с учетом позиции и интересов России, сообщает пресс-служба классификационного общества.

В частности, были затронуты вопросы электронной торговли, развития единой системы таможенного транзита, использования навигационных пломб, поправок в Таможенный кодекс ЕАЭС, направленных на упрощение перемещения через таможенную границу отдельных категорий товаров (контейнеров, рыбной продукции, контейнерных перевозок и др.).

ЕАЭС создан в целях модернизации, кооперации и повышения конкурентоспособности национальных экономик стран-участ-

ниц. Наряду с Россией в состав союза входят Армения, Белоруссия, Казахстан и Киргизия.

В состав рабочих групп, действующих в рамках Консультативного комитета по таможенному регулированию ЕАЭС, входят представители различных государственных органов (министерств экономики, финансов, таможенных служб и др.) и представители бизнес-сообщества государств-членов ЕАЭС. На заседаниях обсуждаются предложения по совершенствованию таможенного законодательства, улучшению таможенного администрирования, внедрению наиболее прогрессивных таможенных технологий. Работа комитета

Классификационное общество Российский морской регистр судостроения РС, Регистр, ведет историю с 1913 года, работая во всех сферах морской индустрии.

ИНФРАСТРУКТУРА

ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ РЕБУС: КАК ДОСТАВИТЬ В ПОРТЫ БОЛЬШЕ ГРУЗОВ

По экспертным оценкам, мощность российских портов к 2030 году почти на 1 млрд тонн в год будет превышать экспортные провозные возможности железнодорожной инфраструктуры России.

Чтобы сократить такой разрыв, необходимо не только капитальное строительство железных дорог, но и использование инновационных решений.

Сегодня одним из главных экспортных грузов является уголь. При этом отставание развития железнодорожной инфраструктуры от портовой, пожалуй, главный сдерживающий фактор для развития российской горнодобывающей промышленности.

Так, по оценкам, представленным в ходе форума «Горнодобывающая промышленность: инвестиционные проекты и меры поддержки» генеральным директором Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрием Саакяном, при отсутствии инфраструктурных ограничений грузовая база в РФ могла бы увеличиться на 400 млн тонн в год к 2030 году, а экспорт грузов железнодорожным транспортом

мог бы вырасти на 180 млн тонн в год. При этом отмечается превышение объемов перевалочных мощностей в морских портах над объемом перевозок на экспорт, что свидетельствует о дефиците железнодорожной инфраструктуры.

По прогнозам ИПЕМ, перевалочные мощности России к 2030 году превысят 1,45 млрд тонн в год, в то время как железнодорожные отгрузки составят лишь 465,5 млн тонн в год. Разница — почти 1 млрд тонн в год.

Генеральный директор Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Юрий Саакян: «Инфраструктурные ограничения на сети ОАО «РЖД» не позволят получить дополнительные эффекты для экономики РФ в 2030 году в размере 3,88 трлн руб. по валовому выпуску, а также 1,8 трлн руб. по ВВП и 401,8 млрд руб. для консолидированного бюджета РФ».



Фото с сайта Объединенной вагоностроительной корпорации

позволяет учесть интересы производителей, торговли и транспорта при установлении таможенных правил. По ее итогам вносятся изменения в соответствующие документы ЕАЭС. Главная цель данной работы — содействовать реализации скоординированной

и согласованной политики в сфере экономики, чтобы обеспечить между странами-участницами ЕАЭС свободное движение капитала, рабочей силы, товаров и услуг, увеличить объем транзитных грузоперевозок и повысить уровень безопасности поставок.



Фото с сайта РС

РЕГИОНЫ



Флот «Водохода» вышел на маршруты в восьми регионах России

МЕТЕОРЫ, КОМЕТЫ, ЭКОХОДЫ... от Санкт-Петербурга до Байкала

Флот «Водохода» вышел на маршруты в восьми регионах России.

Компания «Водоходъ» в навигацию 2024 года планирует задействовать 37 судов малого флота. 5 судов на подводных крыльях (СПК) «Метеор» и один пассажирский скоростной катамаран «Грифон» будут работать на городских пассажирских перевозках в Санкт-Петербурге и на туристическом маршруте от Эрмитажа до ГМЗ «Петергоф».

Одно судно на подводных крыльях «Комета» будет эксплуатироваться на морской пассажирской линии Новороссийск — Геленджик — Сочи, а судно на воздушной подушке (СВП) «Бирюса» продолжит обслуживать туристов на Байкале. 4 прогулочных теплохода проекта «Москва»/«Нева» будут эксплуатироваться на экскурсионно-прогулочных маршрутах в Нижнем Новгороде (3 теплохода) и Перми (1 теплоход).

Три «Экохода» (проект Ecosuizer) будут осуществлять речные прогулки в Красноярске, Нижнем Новгороде и Перми.

Катамаран-электроход «Белояр» (проект Looker 1100 Н) будет выполнять туристические речные прогулки в Ярославле.

21 электросудно проекта Ecobus будет перевозить пассажиров на двух маршрутах по Москве-реке.

В прошлом году скоростной и прогулочный флот компании и аффилированных предприятий работал в шести регионах России: Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, на Байкале, в Красноярске, Краснодарском крае. В этом году пассажирские линии откроются еще в двух регионах: в Пермском крае и Ярославской области.

В Красноярске двухпалубный пассажирский катамаран на электрическом двигателе «Экоходъ», введенный в эксплуатацию в прошлом году, ежедневно с 1 мая 2024 года осуществляет прогулочно-экскурсионные рейсы от Красноярского речного вокзала. Пассажирские перевозки по маршруту Красноярск — Дивногорск запланированы 2 раза в неделю. За 5 месяцев «Экоходъ» выполнит более 700 рейсов с общим пассажиропотоком более 50 тыс. пассажиров.

В Пермском крае будет работать «Экоходъ 2», который в прошлом сезоне прошел тестирование на речных прогулках в Нижнем Новгороде. Запуск прогулочных рейсов в акватории Перми планируется 1 июня 2024 года. На двухпалубном электрокатамаране можно будет прокатиться по Каме. В Перми компания также вводит в работу прогулочный теплоход «Москва-198», который несколько лет не эксплуатировался и прошел глубокую модернизацию. За навигацию 2024 года в Перми планируется перевезти более 70 тыс. пассажиров.

В Нижнем Новгороде доставлен новый «Экоходъ 3», который 5 апреля 2024 года был спущен на воду на судовой верфи «Эмпириум» (входит в АО «Ситроникс») в Ленинградской области. С 27 апреля судно осуществляет до шести ежедневных прогулочных рейсов. Основной маршрут речных прогулок: Причал — Метромост — Стрелка (Стадион) — Канатная дорога — Причал. После подключения на причалах прибытия зарядных станций в будущем планируются экскурсионные рейсы в Макарьево и Городец. Всего в предстоящем сезоне в Нижнем Новгороде будет работать 4 прогулочных судна компании: «Москва-59», «Москва-143», «Нева-4», «Экоходъ 3». Общий ожидаемый пассажиропоток на всех судах малого флота составляет более 100 тыс. человек.

В Ярославле пассажирский катамаран-электроход «Белояр» (проект Looker 1100Н) начал осуществлять ежедневные прогулочные и экскурсионные рейсы от речного вокзала с 1 мая 2024 года. За 150 дней навигации планируется выполнить 800 рейсов и обслужить более 50 тыс. туристов.

В Москве в эксплуатации АО «Водоходъ. Пассажирский Порт» на текущий момент находится 17 электросудов (проект Ecobus). До 1 июня 2024 года в оперативное управление компании будет передано еще 4 судна. С момента запуска круглогодичного сервиса электротранспортом на Москве-реке воспользовались более 500 тыс. пассажиров.

Скоростной флот в Санкт-Петербурге в 2024 году пополнится еще одним судном. Кроме пяти СПК «Метеор» на маршруты выйдут скоростной пассажирский катамаран «Грифон» вместимостью 130 пассажиров, который в 2018 году был построен на Средне-Невском судостроительном заводе (СНСЗ) и три года эксплуатировался на Черном море на маршруте Новороссийск — Геленджик — Сочи. В этом году катамаран будет совершать трансферные рейсы между пригородами Санкт-Петербурга в акватории Финского залива.

Запущенная компанией в навигацию 2023 года регулярная городская пассажирская линия по Неве продолжит свою работу в новом сезоне. Водный городской маршрут открылся 28 апреля и будет работать до окончания навигации 2024 года, количество остановок на нем увеличится. Ежедневно СПК «Метеор» и ПК «Грифон» будут совершать один круговой рейс с остановками на причалах: Речной Вокзал — Синопская наб. д. 10 — Арсенальная наб., спуск № 5 (напротив пл. Ленина) — Эрмитаж Нижний.

По всем маршрутам в Петербурге в навигацию 2024 года планируется перевезти более 220 тыс. пассажиров.

В Краснодарском крае морская пассажирская навигация началась 1 мая 2024 года. Планируемые сроки навигации 5 месяцев. В туристический сезон 2024 СПК «Севастополь» (проект «Комета 120М») ежедневно будет осуществлять морское сообщение по маршруту Новороссийск — Геленджик — Сочи и обратно. В летний период планируется перевезти на СПК «Севастополь» 30 тыс. пассажиров.

Всего малым флотом в восьми регионах России планируется обслужить более 1,5 млн человек.

В программе развития малого пассажирского флота в ближайшие два года предусматривается строительство и ввод в эксплуатацию еще 37 судов. К концу 2026 года в оперативном управлении АО «Водоходъ. Пассажирский Порт» должно быть 68 теплоходов малого флота.

НИЖНИЙ НОВГОРОД

ПРИЧАЛ ПРИВЕЗУТ НА АВТОМОБИЛЕ

На Волге необходимо развивать причальную инфраструктуру.

ООО «Водолет» (Нижний Новгород) продолжает развитие собственной причальной инфраструктуры на Волге. В 2023 году компании принадлежало 14 причалов, дебаркадеров и понтонов, а в 2019 году был только один единственный дебаркадер. Об этом в ходе IV Международного научно-промышленного форума рассказал генеральный директор судоходной компании Никита Итальянцев.

«С этой проблемой (проблема развития причальной инфраструктуры на Волге. — Прим. ред.) мы столкнулись лицом к лицу с самого начала нашей работы, потому что для пересчета нормальных мест, куда можно было бы подойти и высадить пассажиров, хватило бы пальцев на одной руке. Это причальные стенки в Городце и в Чкаловске и пара дебаркадеров по реке, которые были еще в состоянии принимать суда. Но что оказалось? Эти стенки, дебаркадеры часто заняты круизным флотом, который причалил и стоит на месте. А у «Валдаев» такой возможности — подойти и пришвартоваться — нет», — рассказал Никита Итальянцев.

Компания начала работу по развитию собственной инфраструктуры на Волге. На эти цели правительство региона ежегодно выделяет дополнительное финансирование.

«Мы каждый год вводим в эксплуатацию новые причалы. Начали с семи старых причалов, которые мы купили и восстановили. Причем возраст некоторых из них превышал 70 лет. При установке дебаркадеров приходилось менять до 90% конструкций, поэтому были разработаны новые причалы для скоростных судов типа «Валдай». То есть мы можем его транспортировать на автомобиле, что обеспечивает возможность использования в разных местах», — пояснил он.

Мобильный причал шириной 2,6 м состоит из двух секций по 9 м и соединяется через переходную площадку и имеет все необходимые разрешительные документы. По словам Никиты Итальянцева, использование мобильных причалов позволило сократить сроки их установки. Кроме того, такие причалы можно размещать по запросу — в конкретном месте под планируемое мероприятие.



Фото с сайта компании «Водолет»

УЛЬЯНОВСК

КАЖДЫЙ ТУРИСТ — ВАЖЕН

Ульяновск планирует принять почти на 2 тысячи больше круизных туристов.

Количество судозаходов в речной порт Ульяновска в 2023 году составило 130 единиц. На теплоходах в прошлом году в город прибыло более 22,5 тыс. туристов. В 2024 году ожидается, что теплоходы выполнят около 140 швартовок в Ульяновске, город на круизных судах посетят 24,2 тыс. человек (+7,5%). Такие данные прозвучали на заседании комитета по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству городской думы.

По информации администрации города, большая часть туристов посещает Ульяновск из Самарской области (32%), Татарстана (24%), Москвы (19%), Санкт-Пе-

тербурга (11%), других регионов ПФО (14%). В целом за 2023 год туристический поток составил 400 тыс. человек. В результате в экономику города было привлечено более 2 млрд рублей. В этом году ожидается рост турпотока до 420 тыс. человек.

Напомним, открытие пассажирской навигации 2024 года в Ульяновском речном порту состоялось 1 мая.

Также в рамках развития межрегиональных речных пассажирских перевозок в навигацию 2024 года откроется маршрут судна на подводных крыльях (СПК) «Метеор 120Р» Нижний Новгород — Козьмодемьянск — Чебоксары — Казань — Ульяновск.



АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ

«ИВАН ФРОЛОВ» СМЕНИТ «АКАДЕМИКА ФЕДОРОВА»

Закладка нового научно-экспедиционного судна состоится в 2025 году.



На фото: ледовые испытания модели НЭС; источник: ИАА «ПортНьюс»

Закладка научно-экспедиционного судна (НЭС) «Иван Фролов» на Адмиралтейских верфях (входят в ОСК) должна состояться в первом квартале 2025 года. Об этом сообщил руко-

водитель проекта АО «Адмиралтейские верфи» Андрей Юрьев по итогам проведения испытаний модели судна в ледовом бассейне Арктического и антарктического научно-исследовательского

института (ААНИИ) 17 апреля 2024 года.

«На сегодняшний день разработана рабочая конструкторская документация для изготовления 30 секций корпуса судна. Большая часть из них прошла резку и уже находится на этапе узловой сборки, несколько собраны в объем, две закладные секции в прошлом месяце предъявлены заказчику и Российскому морскому регистру судоходства. Вся документация технического проекта разработана и находится на финальной стадии рассмотрения Регистром. В соответствии с контрактным графиком строительства, закладка НЭС «Иван Фролов» должна состояться в первом квартале следующего года, однако может быть реализована и раньше — это зависит от готовности к спуску очередного траулера, находящегося сейчас на северном стапеле», — сообщил Андрей Юрьев.

По словам директора ААНИИ Александра Макарова, НЭС «Иван Фролов» будет работать во всех широтах, от Северного полюса до берегов Антарктиды. Главной его задачей станет обеспечение российских полярных станций, поэтому предусматривается техническая возможность выгрузки экспедиции на необорудованный берег. Новое судно сможет перевозить до 2,5 тыс. тонн грузов.

В конце 2022 года было подписано распоряжение правительства РФ о финансировании строительства НЭС «Иван Фролов» в 2023–2028 годах в размере 39,7 млрд рублей. В марте 2023 года Адмиралтейские верфи подписали с Росгидрометом госконтракт на постройку судна. Проектантом стало АО «Невское проектно-конструкторское бюро» («Невское ПКБ», входит в ОСК). Адмиралтейские верфи 25 декабря 2023 года приступили к резке металла для НЭС.

Окончание строительства намечено на декабрь 2028 года. Судно сменит действующее НЭС «Академик Федоров», построенное в 1987 году.

НЭС «Иван Фролов» будет соответствовать классу Российского морского регистра судоходства Arc7. Длина судна составит почти 165 м, водоизмещение — около 25 тыс. тонн.

ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ

ПРОВЕРКА ДЛЯ «КОППИ»

Начались ходовые испытания судна-сборщика льяльных вод.

АО «Окская судовой верфь» (г. Навашино, Нижегородская область) приступило к ходовым испытаниям второго в серии судна-сборщика льяльных вод (СЛВ) проекта RST38 «Коппи». Эту информацию «Водному транспорту» подтвердили на предприятии.

Закладка «Коппи» состоялась в декабре 2021 года одновременно с головным судном серии. «Коппи» строится для Северо-Восточного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». Спуск СЛВ на воду произведен в сентябре 2023 года.

Головное СЛВ «Копорье» для эксплуатации в Северо-Западном бассейновом филиале было спущено на воду в августе 2023 года. Третье судно, предназначенное для работы в морском порту Петропавловск-Камчатский, заложили в августе 2023 года, сроком окончания строительства назывался июнь 2025 года. Планируется, что третье СЛВ впервые на этапе строительства будет оснащено системами автономного судовождения.

Основное назначение СЛВ — сбор судов нефтесодержащих вод, их отстой, сепарация с перекачкой

нефтепродуктов в танк нефтеостатков и сдача нефтеостатков на берег в хранилище, отсепарированной чистой воды — на берег или за борт в разрешенных районах, а также сбор с судов сточных вод и мусора с транспортировкой и сдачей их на береговые очистные сооружения.

Основные характеристики и главные размерения проекта RST38: класс Российского морского регистра судоходства (РС) — KM Ice3 R3-RSN AUT3 Bilge water removing ship; район плавания — R3-RSN; ледовый класс РС — Ice3; длина наибольшая — 40 м; ширина наибольшая — 9 м; осадка — 3 м; численность экипажа — 6 человек; скорость хода на тихой воде — 9 узлов; носовое подруливающее устройство — 50 кВт; стояночный дизель-генератор — 25 кВт; общий объем танков для нефтесодержащих и льяльных вод — 500 куб. м; объем танка нефтеостатков — 30 куб. м; объем танков очищенной воды — 2×25 куб. м.

АО «Окская судовой верфь» — российское предприятие, основанное в 1907 году. В настоящее время верфь обеспечивает постройку среднетоннажных судов. В 2011–2020 годах на Окской судовой верфи было построено 65 судов.



Фото с сайта Росморпорта

РЫБОЛОВНЫЙ ФЛОТ

ЛОКАЛИЗУЕМСЯ ПОЗЖЕ

Рыболовный флот получил отсрочку на 2 года по уровню локализации.

Правительство РФ постановлением от 25 апреля 2024 года утвердило критерии признания промышленной продукции как произведенной в России. Изменения коснутся рыбопромысловых и рефрижераторных судов, строительство которых планируется в рамках инвестквот.

Документ на два года переносит вступление в силу более жестких требований к уровню локализации. Поправки инициировали Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) и Российский союз работодателей-рыбопромышленников (РСРП), сообщается в Telegram-канале Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ).

Напоминается, что для судов, строящихся в рамках инвестквот, вводится новое требование: они должны быть признаны российскими, набрав определенное количество баллов локализации. До настоящих изменений суда, сданные с 1 июля 2023 года, должны были набрать не менее 2900 баллов, а с 1 июля 2025 года минимальную планку планировалось поднять до 3400 баллов. Без этого инвесторы не

смогли бы получить квоты. Сейчас сроки переносятся на два года: построенные суда должны будут набрать не менее 2900 баллов с 1 июля 2025 года, не менее 3400 — с 1 июля 2027 года. До этого сохраняется существующее требование — не менее 2300 баллов.

Для рефрижераторного флота требования отличаются, но их вступление также переносится на два года — не менее 2500 баллов до 30 июня 2025 года, не менее 3200 — с 1 июля 2025 года, не менее 3750 — с 1 июля 2027 года.

«Поправки исключают риск неполучения инвесторами в добывающий и транспортный флот квот. С учетом текущего уровня импортозамещения ранее предусмотренные требования были невыполнимы. В комплексе с внесением изменений ОКПД, которые позволят учитывать больше позиций, операций и сырья для расчета уровня локализации, поправки позволят обеспечить коммерческую целесообразность строительства судов на российских верфях и решить задачу по масштабному обновлению рыбацкого флота», — прокомментировал президент ВАРПЭ Герман Зверев.

ТЕХНОЛОГИИ

МОЖНО КРАСИТЬ!

Изобретена нетоксичная для морских организмов краска.

Российские ученые разработали краску на основе биоцидных частиц, которая способна защитить суда и гидротехнические сооружения от биообрастания без вреда для экологии. Об этом сообщает пресс-служба Томского научного центра Сибирского отделения РАН (ТНЦ СО РАН).

В проекте приняли участие ученые Института физики прочности и материаловедения СО РАН совместно с коллегами из Севастопольского и Томского государственных университетов.

По словам ведущего научного сотрудника лаборатории нанобиоинженерии ИФПМ СО РАН, ответственного исполнителя проекта Ольги Бакиной, биообрастание судов и их отдельных узлов, особенно в теплом климате, наносит серьезный экономический урон. При этом применение некоторых защитных материалов негативно влияет на состояние гидробионтов — морских организмов, постоянно обитающих в водной среде. Поэтому сейчас ученые из разных стран активно ищут решение этой проблемы. Предлагаются разные варианты: супергладкие покрытия со сниженной адгезией, а также покрытия, имитирующие акулю кожу, к которой ничего не прилипает. Не теряют своей актуальности и краски, так как они способны оказывать защитное воздействие в течение длительного срока.

Российские ученые разработали состав краски, в котором концентрацию оксида меди уменьшили

в два раза — с 40 до 20% и впервые в мире ввели частицы-биоциды, масса которых составляет всего лишь полпроцента от общей массы всей краски.

Созданные томскими материаловедами частицы состоят из двух компонентов. Первый — стационарный полупроводник на основе оксида цинка или диоксида титана, генерирующий активные формы кислорода. Второй — компонент, поглощающий видимый свет. Исследователи изучили разные сочетания компонентов в составе частиц, но, как оказалось, одним из самых эффективно действующих сочетаний оказались частицы, состоящие из компонентов на основе оксида и феррита цинка.

Ольга Бакина рассказала, что в течение 2023 года в Севастопольском государственном университете проходили эксперименты, целью которых было выявить, как же влияет нанесение новой краски на биообрастание и воздействует ли она на окружающую среду. Полученные результаты показали снижение биообрастания на два порядка и экологичность новой краски: в специальных аквариумах, куда на несколько месяцев погружались пластины, различные морские организмы продолжали активно размножаться. Кроме того, ученые установили, что для защиты судна или конструкции нет необходимости накладывать несколько слоев краски, содержащей частицы, достаточно, если она ляжет последним слоем, который и будет соприкасаться с водой.

УСПЕТЬ ПОД МОСТЫ

Утвержден график разводки петербургских мостов в навигацию 2024 года.



Фото с сайта СПб ГБУ «Мостотрест»

СПб ГБУ «Мостотрест» опубликовало график разводки мостов в навигационный период 2024 года. Для разводки мостов через реку Неву, включая Большую Неву и Малую Неву, он начался 10 апреля и завершится 30 ноября. Для мостов через Большую Невку навигационный период будет длиться с 20 апреля по 15 ноября. Начало движения караванов судов и постоянные разводки будут зависеть от климатических условий и ежедневных заявок от ФБУ «Администрация «Волго-Балт», сообщает пресс-служба «Мостотреста».

Главным изменением в графике в предстоящую навигацию стало время наводки Володарского моста. Теперь переправа будет наводиться в 05:30 по мск, а не в 05:45, как в 2023 году. Время разводки и наводки других мостов осталось тем же.

Разводка мостов не производится в нерабочие праздничные дни: в ночь с 1 на 2 мая, с 9 на 10 мая, с 12 на 13 июня, с 4 на 5 ноября, а также при определенных погодных условиях — устойчивых отрицательных температурах, сильном ветре, серьезном повышении уровня воды.

Как передавало «Водный транспорт», в навигацию 2023 года было

выполнено 2260 развонок петербургских мостов, по Неве прошли 1590 судов.

В Санкт-Петербурге насчитывается 18 разводных мостов. Из них в период навигации регулярно разводятся 12 переправ. Во время навигации под крыльями невских мостов за ночь могут проходить до 50 судов. Современная гидравлика позволяет полностью развести мост за 2–5 минут, за такое же время мост наводится. Большинство мостов Петербурга разводятся посредством новейших гидравлических систем. Исключение составляет Сампсониевский мост, чья разводка осуществляется с помощью электромеханического привода. На некоторых мостах — например, на Дворцовом или Сампсониевском — сохранилась также уникальная возможность ручной разводки.

Расписание разводки мостов
в 2024 году



НА ВОЛГО-БАЛТЕ — БЕЗ АВАРИЙ

В 2023 году на трассах ВВП Волго-Балта не было допущено ни одного аварийного случая.

Количество транспортных происшествий на водных путях в границах Санкт-Петербурга в 2023 году снизилось на 50% по сравнению с 2022 годом. Об этом в ходе четвертого Общественного совета Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей (ВВП) заявил замначальника межрегионального территориального управления (МТУ) Ространснадзора по СЗФО Кирилл Слатин, сообщает пресс-служба ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

По словам Кирилла Слатина, в 2023 году не было допущено ни одного аварийного случая на трассах Волго-Балта.

Руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков отметил тенденцию увеличения пассажирских перевозок туристическим и экскурсионным флотом на фоне снижения количества перевезенного груза, по сравнению с 2022 годом.

Как сообщало ранее «Водный транспорт», пассажирские перевозки круизным флотом по внутренним водным путям Волго-Балта увеличились в навигацию 2023 года на 23% и составили более 350 тыс. человек. Грузоперевозки по Волго-Балтийскому каналу при этом снизились на 10% — до 13,3 млн тонн.

НАВИГАЦИЯ



ПО ВОЛНАМ!

В Санкт-Петербурге открылась летняя речная навигация, а на Волго-Балте — транзитная.

Летнюю речную навигацию 2024 года в Санкт-Петербурге торжественно открыли 27 апреля в ходе праздничной церемонии в Петропавловской крепости. Во время нее установили последний буй СНО, завершив таким образом выставление навигационной обстановки на реке Неве.

Полуденный выстрел из пушки с Нарышкина бастиона Петропавловской крепости посвятили старту навигации. Его произвел руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков.

«Вот уже практически 300 лет путейцы Волго-Балта, неразрывно связанные с городом Петербургом, обеспечивают судоходство на реке Неве в его границах. По итогам прошлого года значительно вырос интерес и к круизному судоходству. Санкт-Петербург — это одна из главных точек притяжения кру-

изного речного флота в России», — отметил в ходе торжественной церемонии Федор Шишлаков.

27 апреля в Неву вышли небольшие технические и прогулочные суда, а с 30 апреля начали работу все 10 шлюзов Волго-Балта — открылась транзитная навигация.

В навигационный период запланированы технические работы на водном пути. Так, на участке реки Волхов от нижнего бьефа Волховского шлюза до Старой Ладоги проведут дноочистительные работы по поддержанию гарантированной глубины 2,4 м. В результате такая глубина будет

обеспечена на всем протяжении реки Волхов.

В связи с движением теплохода типа «Восход» по маршруту Великий Новгород — Вязад на участке реки Ловать от 1,2 до 4,2 км запланировано проведение землечерпательных работ в объеме 47,93 тыс. куб. м по поддержанию габарита по глубине до 2,3 м.

По основной трассе Волго-Балта установлена гарантированная глубина — 4 м. Это позволит с самого начала навигации проходить судам с осадкой до 3,75 м.

Транзитная навигация на Волго-Балте продлится 200 дней, до 15 ноября 2024 года.

В навигацию 2023 года по Волго-Балту было выполнено более 22 тыс. рейсов, перевезено более 13 млн тонн грузов (строительные грузы, нефтепродукты, лес, металл, флюсы) и около 355 тыс. пассажиров. По прогнозу Федора Шишлакова, в навигацию 2024 года продолжится рост пассажирских перевозок в бассейне.

ГЭС

ГОТОВНОСТЬ 70%

В Ленинградской области обновляют шлюз Волховского гидроузла.

Реконструкция Волховского шлюза продолжается в Ленинградской области. На объекте ведутся работы по обновлению верхнего подходного канала, бетонированию верхней причальной стенки, выполнено 17 захваток из 20, производится погружение шпунта на разделительной стенке. Общая строительная готовность составляет 70%, сообщает

пресс-служба ФКУ «Ространсmodernизация».

Ранее на объекте был установлен новый поворотный технологический мост длиной 28,8 м, вес пролета составил 160 тонн. Также были завершены восстановительные работы по речной и береговой лестницам, выполнено крепление грунтовыми анкерами и восстановление штукатурной поверхно-



Фото с сайта Ространсmodernизации

сти вертикальной обделки скалы вдоль бечевника с устройством нового ограждения.

Реконструкцию шлюза планируется завершить в декабре 2024 года. Ввод объекта в эксплуатацию позволит увеличить показатели перевозки грузов и пассажиров внутренним водным транспортом, повысить уровень безопасности гидротехнических сооружений. Работы проводятся в рамках федерального проекта «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта».

Заказчиком реконструкции выступает ФБУ «Администрация «Волго-Балт», генпроектировщиком — АО «Большая строительная компания». Стоимость работ оценивается в 2,7 млрд рублей.

Волховский шлюз как часть Волховской гидроэлектростанции является объектом культурного наследия федерального значения. ГЭС ввели в эксплуатацию 19 декабря 1926 года. Станция и сегодня продолжает работать, являясь неотъемлемой частью энергосистемы Северо-Запада.



ПАССАЖИРСКАЯ НАВИГАЦИЯ

ОТ ПРИСТАНИ ОТЧАЛИТ ТЕПЛОХОД...

Куда отправятся круизные теплоходы из столицы в навигацию 2024 года.



Фотографии из официального блога Сергея Собянина

От московских речных вокзалов круизные теплоходы в навигацию 2024 года отправятся почти до 50 крупных городов и населенных пунктов России. Среди них: Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Ярославль, Казань, Пермь, Плес, Самара, Архангельск. Среди новинок круизного сезона мэр Москвы Сергей Собянин, в частности, назвал маршрут от Северного речного вокзала через Нижний Новгород, Великий Новгород, Санкт-Петербург и Валаам с возвращением в столицу. Через

Москву также пройдет 30-дневный круиз по Волге, Дону и Каме с посещением 27 городов.

Состановками у обоих вокзалов будет проходить и маршрут «Московское Золотое кольцо»: теплоход посетит Ярославль, Переславль-Залесский, Ростов, Кострому, Иваново, Суздаль, Владимир, Сергиев Посад и другие города Центральной России. Маршрут стартует от Северного речного вокзала и завершается на Южном, теплоход идет по Волге, Оке и Москве-реке.

Рост количества судозаходов круизных теплоходов в Москве в навигацию 2024 года ожидается на 25%, по сравнению с прошлым сезоном, — до 2,3 тыс. ед.

Во время навигации на Москве-реке также работают более 50 причалов прогулочного флота и регулярного речного электротранспорта.

«Независимо от сезона по Москве-реке продолжают курсировать рейсовые электросуда. Ежедневно в любую погоду они перевозят пассажиров по маршрутам «Киевский — Сердце Столицы» и «ЗИЛ — Печатники». Транспорт пришелся москвичам по душе, поэтому в этом году планируем продлить действующий маршрут от Киевского вокзала до парка «Фили», а также сделать ряд новых остановок», — рассказал столичный мэр.

Напомним, первый речной маршрут электросудов в Москве («Киевский — Сердце Столицы») открылся 20 июня 2023 года, второй («ЗИЛ — Печатники») — в конце сентября.

Навигация 2024 года на Москве-реке открылась 24 апреля.

ВЕРФИ

ЗДЕСЬ БУДЕТ ВЕРФЬ

В Москве в районе Нагатина началось строительство новой верфи.

Строительство новой верфи началось в Москве. Объект возводится в районе Нагатина. Об этом со ссылкой на главного архитектора столицы Сергея Кузнецова сообщает ТАСС.

«В Нагатина строится верфь», — приводят слова Сергея Кузнецова.

Как писал «Водный транспорт», столичный мэр Сергей Собянин летом 2023 года на совещании с президентом Владимиром Путиным заявил о планах строительства верфи для производства трех видов судов. Власти города, по его словам, готовы оказать содействие инвесторам в виде предоставления земельного участка и налоговых льгот для реализации проекта. Он также добавил, что на

новом предприятии планируется строительство в том числе судов на электрической тяге, которые «будут востребованы и в стране, и в Москве».

На верфи будет организовано производство полного цикла с конструкторским бюро, где будут использоваться передовые и экологичные технологии. Больше 70% оборудования будет отечественного производства. Планируется выпуск до 20 судов в год. С открытием верфи Москва получит больше 500 рабочих мест. В целом в производственной цепочке будет задействовано почти 50 тыс. человек из разных регионов России, сообщил департамент столичного транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

«В ближайшие годы закупим у завода около 40 речных электросудов и обновим действующий прогулочный флот. В будущем этот экологичный транспорт постепенно заменит все суда на Москве-реке», — уточнили в дептрансе.

В департаменте также напоминают, что история московского судостроения насчитывает почти 90 лет. В 1936 году в районе Нагатина появился судостроительный завод. Вокруг него выросли рабочий поселок и учебные заведения для подготовки специалистов. В 2014 году завод был закрыт.

Сейчас в Москве функционируют два регулярных маршрута речных электросудов: первый («Киевский — Сердце Столицы») открылся 20 июня 2023 года, второй («ЗИЛ — Печатники») — в конце сентября прошлого года.

Планируется, что к 2030 году в Москве число регулярных речных маршрутов электросудов увеличится с текущих двух до семи, количество электросудов — с 12 до 60 ед., количество причалов — до 67 ед. Ожидается, что ежедневно будет совершаться до 24,3 тыс. поездок вместо текущих 3,5 тыс. Столичные власти также заявляли о планах поэтапно запустить к 2030 году пригородные скоростные маршруты по каналу имени Москвы.



СУДОСТРОЕНИЕ

ЭКОБАСЫ ДЛЯ МОСКВЫ ИЗ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Началось строительство новой серии водных автобусов ледового класса.

Верфь «Эмперииум» (Emperium, Ленинградская область, входит в Sitronics Group) приступила к строительству первых трех пассажирских электросудов модели «Экобас» (EcoBus) в серии из восьми, законтрактованных Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Закладка судов состоялась 27 апреля 2024 года. Планируется, что все электросуда будут переданы до конца лета 2025 года, сообщает пресс-служба ГТЛК.

Первый договор между ГТЛК и верфью «Эмперииум» был подписан в 2022 году на строительство 7 электросудов по программе по развитию льготного лизинга отечественного водного транспорта с государственным финансированием. Все построенные «Экобасы», предназначенные для регулярных речных перевозок в акватории Москвы, переданы заказчику.

Второй договор между сторонами подписан в марте 2024 года в рамках реализации инвестиционного проекта ГТЛК с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) по обновлению гражданского водного флота России.

Добавим, что в тот же день, 27 апреля, на верфи «Эмперииум» прошла церемония именная церемония трех электросудов, построенных по заказу АО «Воодоходь. Пассажирский порт». Суда «Каменка» и «Пахра» будут задействованы на регулярных городских пассажир-

ских маршрутах по Москве-реке. Двухпалубный электрический катамаран «Экоходь 3» будет работать в Нижнем Новгороде.

Верфь «Эмперииум» — первое в России судостроительное предприятие, запустившее серийное производство электросудов для пассажирских перевозок вместимостью от 50 до 200 пассажиров на борту. В числе разработок скоростные катамараны EcoCruiser, суда EcoVolt для водных прогулок и экскурсий, EcoBus и Cityvolt для использования в качестве водных автобусов-электроходов.

EcoBus — водный автобус ледового класса. Наибольшая длина судна — 21,8 м; ширина — 6,2 м; водоизмещение — до 52 тонн; крейсерская скорость — 15 км/ч (8 узлов); экипаж — 2 человека; пассажировместимость — 50 человек; главные двигатели — 2×134 кВт; батареи — до 470 кВт/ч.

ГТЛК — лидер корпоративных сегментов рынка лизинга в России, входит в перечень системообразующих организаций российской экономики. ГТЛК обеспечивает реализацию государственной поддержки транспортной отрасли, формирование эффективной инфраструктуры, привлечение внебюджетных инвестиций, развитие отечественного машиностроения, наряду с цифровой трансформацией и повышением операционной эффективности компании. 100% акций компании находится в федеральной собственности.



Фото из Telegram-канала верфи «Эмперииум»

КАТАМАРАНЫ

«ФОРТ АЛЕКСАНДР I» ПОД СВОДАМИ
ПЕТЕРБУРГСКИХ МОСТОВНовые скоростные катамараны выйдут на линию Санкт-Петербург—
Кронштадт.

На Средне-Невском судостроительном заводе (СНСЗ, входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) в Санкт-Петербурге 26 апреля 2024 года спущен на воду третий скоростной катамаран проекта «Котлин» — «Форт Александр I».

«Два новых катамарана проекта «Котлин», которые мы ввели в эксплуатацию в прошлом году, прекрасно зарекомендовали себя на практике благодаря хорошим мореходным качествам... Спуск третьего серийного скоростного катамарана «Форт Александр I» проекта 04580 состоялся спустя 10 месяцев после торжественной церемонии закладки судна на Средне-Невском судостроительном заводе. И это хороший показатель, который говорит, что процесс строительства серийных судов становится более системным. После проведения ходовых испытаний и оформления необходимых разрешительных документов уже в июне этого года новый катамаран встанет на линию Санкт-Петербург—Кронштадт, парк «Остров фортов», — сказал генеральный директор судоходной компании «Нева Тревел» Юрий Набатов. Он также сообщил, что серия

обновления флота в Петербурге будет продолжена, и компания готова выступать заказчиком судов.

Заместитель генерального директора Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) по производственной деятельности Сергей Ляшенко также отметил инновационность судна. «Данный проект — инновационный для РФ. Суда с такими функциями у нас давно не строились. Мы продолжаем этот проект, есть другие регионы, которые хотят размещать заказы на такие суда. Уверен, у нас получится масштабный проект, большая серия, которая обновит лицо пассажирских перевозок Российской Федерации».

Катамаран «Форт Александр I» — третье судно серии из 6 скоростных пассажирских катамаранов проекта 04580 «Котлин». Первая пара катамаранов данного проекта — «Форт «Кроншлот» и «Форт Петр I» — вышла на линию в 2023 году.

6 мая на воду также спустили четвертое судно — «Форт Тотлебен» и головной экскурсионно-прогулочный катамаран проекта «Соммерс» — «Бастион». Оба этих катамарана также выйдут в навигацию в этом сезоне.

«Сегодня передают два новых современных парохода в рамках того соглашения, которое было подписано еще в 2022 году на Петербургском международном экономическом форуме. Всего должно быть построено 10 судов, два работали в прошлом году очень успешно. Еще одно судно уже на воде, и два мы спускаем сегодня в рамках этой программы», — заявил на церемонии статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов.

«Ожидаем, что запуск новых катамаранов позволит в 2024 году увеличить количество пассажиров на маршруте Санкт-Петербург — «Остров фортов» (г. Кронштадт) до 30%», — отметила руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу.

Скоростные катамараны отправляются от центрального причала «Дворцовая пристань» и следуют напрямую до парка «Остров фортов». Время в пути составляет 60 минут. С учетом прогнозируемого повышения спроса на перевозки в «пиковые» дни количество рейсов может быть увеличено до 14 в день в обе стороны.

При проектировании судов проекта 04580 «Котлин» учтен опыт работы судоходной компании «Нева Тревел» и особенности эксплуатации в условиях акватории Санкт-Петербурга и выхода в Финский залив. Катамараны могут проходить под сводами петербургских мостов, обладают высокими скоростными и мореходными качествами. Строительство судов ведется под наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС). По условиям контракта третья пара катамаранов будет введена в навигацию 2025 года.

Технические характеристики катамарана проекта 04580 «Котлин»: габаритная длина — 32 м; наибольшая ширина — 8,7 м; габаритная высота — 4,7 м; габаритная осадка — 1,7 м; мощность двигателей — 2×882 кВт; мореходность — 4 балла; максимальная скорость — 26 узлов (около 50 км/ч), пассажировместимость — до 200 человек, экипаж — 3 человека.



Фото ИАА «ПортНьюс»

МАРШРУТНАЯ СЕТЬ

30 ВОДНЫХ
МАРШРУТОВ

«Астра Марин» расширяет сеть своих маршрутов в Санкт-Петербурге.

Группа компаний «Астра Марин» открыла 27 апреля в Санкт-Петербурге 12 водных прогулочных маршрутов. Первыми на Неву вышли двухпалубные теплоходы «Астра», «Корюшка», «М 194» (новое название теплохода «Москва»), «Ряпушка» и «Пальмира» и однопалубный теплоход «Фестиваль». Кроме того, заработала линия «Реки и каналы Петербурга», работающая по системе Hop-on Hop-off. Пассажир на этом экскурсионном маршруте в течение дня может неограниченное число раз выходить и заходить на борт судна на разных остановках. В мае количество остановок на маршруте увеличится до пяти.

В первый день навигации «Астра Марин» обслуживает рейсы с двух новых причалов на Неве: к «Спуску со львами» на Адмиралтейской набережной и «Румянцевскому спуску» добавились остановки

у городских причалов «Медный всадник» и «Адмиралтейская набережная». В течение мая компания откроет собственные причалы на Крестовском острове (набережная Марьинова у 2-го Елагина моста) и у Никольских рядов.

Как сообщил генеральный директор «Астра Марин» Андрей Кузнецов, всего в течение сезона группа будет обслуживать около 30 водных маршрутов в акватории Петербурга. В высокий сезон планируется около 200 отправок в день.

Добавим, 27 апреля также возобновил работу регулярный водный маршрут Речной вокзал — причал Эрмитаж. Судно на подводных крыльях (СПК) «Метеор» и пассажирский скоростной катамаран «Грифон» компании «ВодоходЪ» будут совершать два рейса ежедневно.



Фото предоставлено ГК «Астра Марин»

«Астра Марин» управляет более 30 единицами флота общей пассажировместимостью более 2 тыс. человек. В сезоне 2023 года суда оператора совершили более 27 тыс. рейсов и перевезли 989,5 тыс. пассажиров — на 21% больше, чем в 2022 году.

ПОДПИСКА
на печатные издания
Медиа-группы «ПортНьюс» в 2024 г.

Журнал «Гидротехника»
Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6600
- Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) — 8800
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4400



Журнал «ПортНьюс»
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 9000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 5000



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

- Два выпуска в неделю в электронном формате, 8 выпусков в месяц — 16 000

Стоимость подписки на печатные версии включает стоимость доставки «Почтой России».



ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ
В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:
• по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
• e-mail: ek@portnews.ru
• через форму подписки на сайте www.portnews.ru





СТАРТ НАВИГАЦИИ



Фотографии ИАА «ПортНьюс»

Азово-Донской бассейн внутренних водных путей самым первым открыл навигацию 2024 года по рекам России — 1 апреля. О прогнозируемом объеме перевозок в границах бассейна и об условиях судоходства на Дону — в нашем материале.

ГРУЗОПОТОК

Перевозка грузов через Азово-Донской бассейн внутренних водных путей в навигацию текущего года ожидается на уровне 6,5 млн тонн. Это немного выше показателя прошлого года, но все еще ниже объемов, фиксируемых до 2022 года. Так, по итогам 2023 года в бассейне было перевезено 6 млн тонн. Для сравнения: в 2022 году грузопоток составил 5,9 млн тонн, в 2021 году — 8,8 млн тонн, в 2020 году — 10,2 млн тонн.

Одной из особенностей Азово-Донского бассейна является то, что грузовые потоки для него формируются преимущественно в других бассейнах. В условиях развития новых направлений экспорта какие-то грузы просто не доходят до Дона. Так, часть судов теперь направляется по Волге на Каспий. Актуальной для бассейна остается и проблема

переориентации грузов с водного транспорта на железнодорожный и автомобильный.

Усть-Донецкий порт, расположенный в границах бассейна на реке Северский Донец, который год подряд продолжает показывать снижение. По итогам 2023 года грузооборот порта составил 227 тыс. тонн. В 2022 году этот показатель был 455 тыс. тонн грузов, а в 2021 году — 896 тыс. тонн.

При этом показали рост погрузочно-разгрузочные портопункты Дона: их грузооборот составил 1,4 млн тонн, что на 353 тыс. тонн больше, чем в 2022 году. Данный показатель вырос за счет увеличения перевозок серы (185 тыс. тонн), щебня (128 тыс. тонн) и зерна (77 тыс. тонн).

Если говорить о структуре грузопотоков в целом, то в 2023 году на долю сухих грузов пришлось 63% (3,8 млн тонн), а на нефте-

продукты — 37% (2,2 млн тонн). Основными грузами стали пшеница (2,2 млн тонн), мазут (887 тыс. тонн) и судовое топливо (585 тыс. тонн).

ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ

В 2023 году в границах Азово-Донского бассейна было перевезено 25,8 тыс. человек, что составляет 67,4% к показателю 2022 года (38,4 тыс. пассажиров). При этом по экскурсионно-прогулочным маршрутам было перевезено 14,2 тыс. пассажиров, а по туристическим — 11,6 тыс. Уменьшение пассажиропотока в основном связано с сокращением экскурсионно-прогулочных перевозок практически вдвое.

В навигацию текущего года в бассейне планируют работать 7 пассажирских судоходных компаний, которые совокупно выполнят порядка 50 круизных рейсов.

Кроме того, в навигацию 2024 года начала свою работу судоходная компания «Дон», которая будет заниматься перевозкой пассажиров на скоростных судах типа «Валдай». На данный момент действует один маршрут, связывающий Ростов-на-Дону с Азовом. Однако в планах компании приобретение дополнительных судов и запуск новых маршрутов.

УСЛОВИЯ НАВИГАЦИИ

Транзитная навигация 2024 года на реке Дон была открыта 1 апреля, на реке Северский Донец — 25 апреля. В межнавигационный период специалисты администрации подготовили технический флот и СНО. Кроме того, до начала нерестового периода было проведено дноуглубление в объеме 164,3 тыс. куб. м.

Всего за время навигации объем дноуглубления в бассейне составит порядка 800 куб. м. Изыскательно-русловой партией планируется выполнить около 300 съездов. Также в администрации налажена работа по электронной картографии, идет своевременная корректура карт.

Навигация 2024 года на Дону ожидается полноценной. Согласно прогнозу синоптиков, в мае

глубина судового хода составит 380–400 см на всем транзитном участке водного пути. Более того, по словам руководителя «Донского бассейнового водного управления» Евгения Дорожкина, полноценным будет не только этот год, но и следующий, что позволит судовладельцам без ограничений по осадке перевозить грузы в границах бассейна.

Границы деятельности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» включают в себя магистральный речной путь реки Дон от нижнего подходного канала шлюза № 15 (Цимлянское водохранилище) до поселка Аксай (3121-й км реки Дон), за исключением Николаевского и Константиновского гидроузлов, и притоки Дона — реку Северский Донец (от хутора Красный до устья) и реку Маныч (от Ново-Манычской дамбы до устья). Общая протяженность водных путей в зоне ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» составляет 691,3 км.

Кристина Ткачева

Подготовлено по материалам расширенного заседания общественных советов Азово-Донского и Волго-Донского бассейнов



«ВАЛДАЙ» С НОВА НА ЛИНИИ

Возобновлено движение скоростных судов «Валдай» по маршруту Ростов-на-Дону — Азов.

АО «Судоходная пассажирская компания «Дон» (СПК «Дон») возобновило движение по маршруту Ростов-на-Дону — Азов — Ростов-на-Дону скоростными судами «Валдай» с 27 апреля 2024 года. Об этом сообщает пресс-служба министерства транспорта Ростовской области.

Отмечается, что с 1 мая вводится новое расписание и стоимость проезда.

Напомним, перед стартом пассажирской навигации 2024 года проводились тестовые рейсы

СПК «Валдай» из Азова в Ростов-на-Дону. С 1 апреля 2024 года перевозки стали регулярными, по 4 рейса в каждую сторону. Однако в середине апреля рейсы были отменены.

В Ростове-на-Дону суда отправляются от причала № 27, расположенного на набережной города, а в Азове — от пассажирского причала. Время в пути составляет около 40–45 минут. Судно способно развивать скорость до 65 км/ч, максимальная пассажироместность составляет 45 человек.



Фото с сайта Минтранса Ростовской области

АТОМФЛОТ

КАК ПОПАСТЬ НА АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ?



Фото с сайта Атомфлота

ФГУП «Атомфлот» организует плавпрактику на своих судах для будущих моряков.

Плавательную практику на атомных ледоколах ФГУП «Атомфлот» в 2024 году пройдут 70 курсантов. В том числе в зимне-весеннюю навигацию плавпрактику проходит 31 человек из шести вузов. Сейчас к получению практического опыта на атомоходах при-

ступили 12 курсантов из Морского государственного университета имени адмирала Г.И. Невельского (МГУ им. адм. Невельского). Будущие моряки получат опыт работы в Арктике на универсальных атомных ледоколах (УАЛ) «Урал» и «Сибирь», сообщает пресс-служба Атомфлота.

Предприятие сотрудничает с опорными и профильными высшими учебными заведениями в области подготовки плавсостава для атомного флота. Например, взаимодействие с МГУ имени адмирала Г.И. Невельского ведется с 2021 года.

По словам ректора вуза Дениса Бурова, в рамках задачи по обеспечению круглогодичной навигации по Северному морскому пути (СМП) в 2023 году вуз приступил к подготовке морских инженеров (судовых механиков и электромехаников), обладающих компетенциями в сфере эксплуатации судовых ядерных энергетических установок. «Таким образом, обеспечивается полный цикл подготовки современного инженера-универсала: от программы базовой подготовки по специальности с добавлением в учебные планы профильных разделов по ядерной энергетике до плавательной практики и трудоустройства», — пояснил ректор университета.

Плавательная практика на борту судов — это первая ступень подготовки молодого специалиста для производственных задач предприятия. Во время ее прохождения студенты и курсанты реализуют проектную работу, ведут подготовку и сбор материалов для написания курсовых и дипломных работ, темы которых связаны со спецификой деятельности предприятия. В период преддипломной практики старшекурсники изучают начальные модули программ подготовки на должность в целях сокращения

сроков стажировки при дальнейшем трудоустройстве на предприятие после окончания вуза.

ФГУП «Атомфлот» заключены соглашения о сотрудничестве с профильными морскими и опорными вузами Росатома, в том числе в части организации плавательной практики для курсантов/студентов: ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова» (Санкт-Петербург); ФГАОУ ВО «Мурманский арктический университет» (Мурманск); ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта» (Новосибирск); ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта» (Нижний Новгород); ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова» (Новороссийск); ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского» (Владивосток); ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет имени Р.Е. Алексеева» (Нижний Новгород); ФГАОУ ВО «Национальный исследовательский Томский политехнический университет» (Томск).

РОСМОРПОРТ

СВОЯ ПРОГРАММА

Программное обеспечение на всех СУДС Росморпорта к концу 2024 года будет российским.

ФГУП «Росморпорт» до конца 2024 года переведет все подведомственные системы управления движением судов (СУДС) с иностранного программного обеспечения (ПО) на российское. Об этом сообщил заместитель генерального директора предприятия Сергей Симонов во время демодня «ИЦК на транспорте» на ВДНХ, передает корреспондент «Водного транспорта».

«Сейчас мы проводим конкурсную процедуру по замещению импортного ПО отечественным, итоги будут подведены к середине мая. Победитель конкурса незамедлительно приступит к реализации этого проекта. Все 25 СУДС будут переведены в этом году. На данный момент проект реализован в трех портах: Архангельск, Сочи и Махачкала и в ближайшие дни будет закончен в Астрахани», — сказал он.

По его словам, по цене отечественное ПО «значительно дешевле», чем импортное, а по качеству — «более широко функционально». «Мы понимаем, что зарубежное программное обеспечение, например Navi-Harbour, дорабатывали более 30 лет, однако наше ПО, разработанное компанией Sitronics и Институтом телекоммуникаций, вполне соответствует тем уровням и запросам, которые предъявляет Росморпорт», — отметил Сергей Симонов.

Следующий этап перехода на отечественное программное обеспечение связан, по его словам, с разработкой системы швартовки и созданием единой базы данных судозаходов.

«Два эти проекта мы только планируем к реализации. Сейчас прорабатываем в первую очередь базу данных, потому что это продолжение той работы, которая ве-

дется по переоснащению СУДС. Система MOORiNET и приложение APM «Лоцман», которые реализует компания «Интеллектика», и система лазерной швартовки — это составные части единого целого. Этапность реализации обоих проектов следующая: сначала мы утверждаем проект в системе «ИЦК морской и речной транспорт», затем подаем заявки в отраслевой комитет Минтранса, те, в свою очередь, передают на утверждение в правительство. О сроках говорить рано, это проекты второй очереди, сейчас как раз идет ее наполнение. Например, базу данных мы сейчас прорабатываем, делаем техзадание и прочее. На наш взгляд, эти два проекта необходимы для отрасли, однако пока неясно, посчитают ли их особо значимыми в правительстве, как это было с СУДС», — заключил он.



Фото с сайта Росморпорта



ОФИЦИАЛЬНОЕ
ИЗДАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Транспорт России

Реклама

РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ РОССИИ: РЕКИ СИБИРИ 2024

5 сентября Омск





















www.vivaconsult.ru
info@vivaconsult.ru
+7 (958) 197 75 03



НАГРАДЫ

НАГРАЖДЕН ПРЕПОДАВАТЕЛЬ ГУМРФ

Александр Горобцов награжден нагрудным знаком «Почетный работник морского флота».

Директор департамента по конвенционной подготовке ФГБОУ ВО «ГУМРФ им. адмирала С. С. Макарова» Александр Горобцов награжден нагрудным знаком «Почетный работник морского флота».

Награду вручил заместитель Министра транспорта Россий-

ской Федерации Александр Пошивай.

Торжественная церемония награждения состоялась в Москве, в ходе юбилейного общего собрания Российской палаты судоходства.

«Государственный университет морского и речного флота

имени адмирала С. О. Макарова» (ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова) является высшим техническим учебным заведением, образовательная деятельность которого направлена на подготовку высококвалифицированных кадров для транспортной инфраструктуры России. Сегодня это одно из крупнейших учебных заведений на Северо-Западе страны.

В состав университета входят 7 филиалов: «Арктический морской институт имени В. И. Воронина» (г. Архангельск), Беломорско-Онежский филиал (г. Петрозаводск), Воронежский филиал (г. Воронеж), Котласский филиал (г. Котлас), Мурманский филиал (г. Мурманск), Печорское речное училище (г. Печора), Велико-Устюгский филиал (г. Великий Устюг).

В университете обучаются около 20000 студентов и курсантов по программам высшего и среднего профессионального образования.



Фото Минтранса России

ПРИЕМНАЯ КАМПАНИЯ

ЗАГЛЯНУТЬ ЗА ГОРИЗОНТ

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова проводит дни открытых дверей.



Фото ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ, «Макаровка») перед стартом приемной кампании 2024 года проведет еще два дня открытых дверей для поступающих. Абитуриентов программ высшего образования ждут 19 мая, а 1 июня школьников и их родителей встретят в Колледже ГУМРФ, сообщает пресс-служба вуза.

Набор первокурсников осуществляется в головной вуз в Санкт-Петербурге, в Колледж ГУМРФ и шесть филиалов университета, три из которых ведут подготовку и переподготовку кадров для Северного морского пути (СМП): Арктический морской институт имени В. И. Воронина, Беломорско-Онежский и Мурманский филиалы.

Первокурсники сядут за парты в сентябре, а в июле университет выпустит около 2 тыс. специалистов плавсостава, инженеров, логистов, отраслевых юристов и экономистов, программистов.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова — старейший транспортный вуз, осуществляющий подготовку высококвалифицированных кадров в сфере водного транспорта. Флагман морского образования России. Лидер отрасли 2022 года.

Университет представляет собой отраслевой научно-образовательный комплекс, в котором обучение курсантов и студентов ведется по направлениям подготовки бакалавриата, магистратуры, аспирантуры, специальностям эксплуатационного профиля,

специальностям среднего профессионального образования в рамках 12 укрупненных групп направлений подготовки и специальностей. Университет имеет 6 филиалов: Арктический морской институт имени В. И. Воронина, Воронежский, Беломорско-Онежский, Велико-Устюгский, Котласский, Мурманский филиалы.

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова учатся около 13 тысяч курсантов и студентов. Каждый год университет выпускает около 2500 специалистов. Численность профессорско-преподавательского состава вуза составляет 702 человека, из них 66% — это доктора и кандидаты наук.

Полномочия учредителя осуществляет Федеральное агентство морского и речного транспорта.

ОБУЧЕНИЕ

СНОВА ЗА ПАРТУ

Руководители администраций морских портов повысили свою квалификацию в «Макаровке».



Фото ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

В Институте дополнительного профессионального образования Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова завершились курсы по программе «Повышение квалификации руководителей администраций морских портов».

В них приняли участие главы АМП Каспийского моря, АМП Черного моря, АМП Балтийского моря, АМП Азовского моря, АМП Западной Арктики, АМП Приморского края и Восточной Арктики, АМП Охотского моря и Татарского пролива, АМП Сахалина, Курил и Камчатки.

Занятия проходили в очной форме с возможностью подключения по видео-конференц-связи. Обсуждался широкий круг вопросов: от обеспечения соблюдения российского и международного законодательства в морском порту и механизмов противодействия коррупции до применения инструментов финансово-хозяйственной деятельности и повышения личной эффективности.

Подробно рассмотрены изменения требований относительно безопасности человеческой жизни на море и защиты окружающей среды, национальный и зарубежный опыт работы администраций морских портов, роль ИМО в нормативно-правовом регулировании международного морского

судоходства: пересмотр конвенции ПДНВ, развитие содержания конвенций СОЛАС и МАРПОЛ, предстоящее вступление в силу конвенции о балластных водах.

Также слушателям была продемонстрирована современная тренажерная база Института дополнительного профессионального образования «Макаровки»: в частности, уникальный ледовый тренажерный комплекс, новейший тренажер по а- и е-навигации, оборудование динамического позиционирования.

Знаниями делились сотрудники профессорско-преподавательского состава «Макаровки», включая действующих делегатов РФ в Международной морской организации (ИМО), а также представители служб ФГБУ «АМП Балтийского моря».

Курсы получили положительные отзывы руководителей АМП, тем самым подтвердив статус ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова как одного из лидеров морского образования.

В соответствии с Положением об администрации морских портов, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 29.01.2014 № 24, руководители администраций морских портов совершенствуют свои профессиональные компетенции по мере необходимости, но не реже одного раза в три года.

