



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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



**НАСТУПАЕТ ЗОЛОТАЯ
ЭРА ПАССАЖИРСКИХ
ПЕРЕВОЗОК...**

СТР. 3



**ПЕРВЫЙ
С ОТЕЧЕСТВЕННЫМИ
ВРК**

СТР. 5



**ИСПЫТАНИЕ МОРОЗОМ
ПРОХОДИТ УСПЕШНО**

СТР. 6



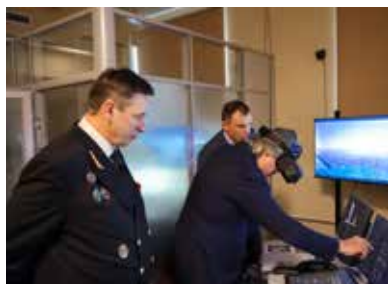
**ТЕНДЕНЦИИ И ДРАЙВЕРЫ
ПЕРЕВОЗОК**

СТР. 7



**ОТРЕМОНТИРУЮТ
К НАВИГАЦИИ**

СТР. 10



МАКАРОВКА СНОВА ПЕРВАЯ

СТР. 12



Фото с сайта Росморпорта

БУДУЩЕЕ НАСТУПИЛО

Паром «Генерал Черняховский» первым в России совершил рейс с дистанционным управлением.

Паром «Генерал Черняховский», осуществляющий перевозки на линии Усть-Луга (Ленинградская область) — Балтийск (Калининград), первым в России совершил рейс с применением средств автономной навигации (а-Навигации) из порта Усть-Луга в порт Калининград.

Церемония, посвященная старту эксплуатации паромов в автономном режиме, состоялась в рамках международного форума «Цифровая транспортация». Перед участниками с видеообращением выступил первый заместитель председателя правительства РФ Андрей Белоусов. Он дал команду на запуск судна в дистанционном режиме.

«Сегодня мы запускаем в первый автономный рейс морской паром «Генерал Черняховский». Отмечу, что это не тестовый запуск. Это — старт полноценной коммерческой эксплуатации судна, которое должно доставить в Калининградскую область важные социально значимые грузы. Запуск паромов в автономном ре-

жиме — результат работы, которая шла в течение нескольких лет. Благодаря реализации проекта Россия является одним из мировых лидеров в разработке и применении автономного судовождения», — сказал Андрей Белоусов.

«Опережающее внедрение технологий автономного судовождения способно обеспечить повышение конкурентоспособности, а также широкое применение российских технологий как в России, так и за рубежом... Использование технологий автономного судоходства приведет к снижению эксплуатационных затрат судовладельцев, улучшит условия работы экипажей судов», — сказал заместитель министра транспорта РФ Александр Пошивай.

Президент Sitronics Group Николай Пожидаев назвал событие «серийным внедрением автономных систем», которыми оснащены два паромов линии Усть-Луга — Балтийск. Он также напомнил о развитии технологии автономного судовождения и на речных судах:

осенью 2023 года компания провела соответствующие испытания, а в 2024 году намерена доработать и внедрить это решение.

«Генерал Черняховский» имеет первое в России удостоверение морского автономного и дистанционно управляемого надводного судна (МАНС). Он оснащен системами для автономного управления, созданными российским разработчиком Sitronics Group. В комплексе они анализируют окружающую обстановку, передают информацию в системы принятия решений, маневрирования и контроля за состоянием судна. Информация передается с судна на берег в центр дистанционного управления, где внешний экипаж видит обстановку в той же мере, что и судовой, и при необходимости может взять управление на себя в дистанционном формате.

Напомним, паром «Генерал Черняховский» работает на линии Усть-Луга — Калининград с 6 октября 2022 года. Аналогичное по характеристикам судно — паром

«Маршал Рокоссовский» — осуществляет перевозки на этой линии с марта прошлого года.

«Генерал Черняховский» построен ООО «Невский судостроительно-судоремонтный завод» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) в кооперации с турецкой верфью Kuzey Star Shipyard. Строительство двухтопливного паромов велось по заказу ФГУП «Росморпорт» в рамках государственной программы «Социально-экономическое развитие Калининградской области».

Инновационные паромы имеют ледовый класс Arc4, предполагающий самостоятельную работу во льдах толщиной до 0,6 м, и соответствуют современным нормам экологической безопасности окружающей среды. Наличие энергетической установки, которая в качестве топлива использует сжиженный природный газ (СПГ) или дизельное топливо с низким содержанием серы, позволяет снизить выбросы выхлопных газов в окружающую среду.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ЖАТАЙСКУЮ СУДОВЕРФЬ —
В СОБСТВЕННОСТЬ ЯКУТИИ

Вступил в силу указ о передаче акций «Жатайской судовой верфи» в собственность Якутии.

Президент РФ подписал указ о передаче в собственность Республики Саха (Якутия) акций АО «Жатайская судовой верфь». Документ размещен на официальном портале правовых актов.

«В целях развития инфраструктуры арктической транспортной системы и повышения эффективности функционирования систем жизнеобеспечения населения постановляю: принять предложение правительства Российской Федерации и главы Республики Саха (Якутия) о передаче в собственность Республики Саха (Якутия) находящихся в федеральной собственности 4 106 200 000 акций акционерного общества «Жатайская судовой верфь», — говорится в документе.

Акции верфи передаются в собственность региона при условии, что правительством России и органами исполнительной власти Якутии будут приняты меры для завершения в 2024 году первого этапа реализации инвестиционного проекта по

созданию высокотехнологичной Жатайской судостроительной верфи.

Правительству России поручено обеспечить передачу акций в 12-месячный срок. В течение 15 месяцев должны быть согласованы условия соглашения между правительством РФ, Якутией и АО «Жатайская судовой верфь» о развитии предприятия. В документе будут прописаны мероприятия по обеспечению контроля за привлечением внебюджетных средств и ходом реализации инвестиционного проекта.

Кроме того, правительство России должно предусмотреть мероприятия по сохранению основных видов деятельности и целостности имущественного комплекса судовой верфи, по развитию научно-производственного потенциала, по концентрации интеллектуальных, производственных и финансовых ресурсов при реализации проектов строительства кораблей и судов, модернизации производственных мощностей.

Указ вступает в силу с момента подписания — 5 января 2024 года.

ГТЛК

НА СРЕДСТВА ФНБ

ГТЛК передаст регионам в 2024 году 17 водных судов по программе с использованием средств ФНБ.

Государственная транспортная лизинговая компания в 2024 году продолжит реализацию четырех инвестиционных проектов с использованием средств Фонда национального благосостояния. В текущем году компании предстоит передача в регионы первых водных судов — около 17 единиц, сообщает пресс-служба ГТЛК.

Напоминается, что в начале 2023 года ГТЛК утвердила в правительстве РФ и приступила к реализации четырех инвестиционных проектов с использованием средств ФНБ по развитию гражданского водного, городского пассажирского и авиационного транспорта. Средневзвешенная лизинговая ставка на всем сроке договора лизинга на пассажирские водные суда составляет 2,93%, на дноуглубительные и рыбопромысловые суда — 4,51%, на грузовые водные суда — 7,6%.

Кроме того, в настоящий момент компания занимается разработкой нового инвестиционного проекта с использованием средств ФНБ по поставке не менее 200 пассажирских речных судов. Его запуск запланирован на 2024 год.

Инвестпроект ГТЛК по обновлению флота с использованием средств ФНБ, запущенный в прошлом году, предусматривает строительство 119 грузовых, 73 пассажирских, 10 рыбопромысловых, 27 судов дноуглубительного флота, 1 плавдока, 5 крупнотоннажных и 5 буксирных судов, 20 барж.

Ранее сообщалось, что ГТЛК в 2023 году закончила строительство около 120 судов водного транспорта. Это количество стало максимальным за историю компании и составляет 35% от общего парка законтрактованных судов ГТЛК.

СЕВМОРПУТЬ

ЦЕЛЕВОЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ПРЕВЫШЕН

Грузопоток по СМП по итогам года на 250 тыс. тонн превысил ожидаемый.

Госкорпорация «Росатом» уточнила объем грузопотока по Северному морскому пути в 2023 году. По обновленным данным, за прошлый год по арктической трассе было перевезено 36 млн 254 тыс. тонн, что на 250 тыс. тонн превышает целевой показатель.

«Рекордных показателей грузопотока по Северному морскому пути удалось достичь благодаря нашим партнерам — в первую очередь «НОВАТЭК», чей СПГ составляет больше половины грузопотока. Большую роль в увеличении перевозок сыграли также «Газпром нефть», «Лукойл» и «Норникель», которые перенаправили свои грузы с западного на восточное направление. В результате мы достигли плановой цифры 36 млн тонн еще до Нового года», — приводится в Telegram-канале госкорпорации цитата

генерального директора Росатома Алексея Лихачева.

Ранее первый заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов заявлял, что грузоперевозки по Севморпути по итогам 2023 года составят 36 млн тонн. По итогам 2024 года подтвержденный компаниями объем грузоперевозок превысит 72 млн тонн.

Северный морской путь определен одним из стратегических приоритетов развития России. В августе 2022 года правительство РФ утвердило план развития Севморпути до 2035 года, в который вошли 155 мероприятий, направленных на развитие грузовой базы, флота, транспортной и инфраструктуры безопасности. Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2030 году 150 млн тонн, 2035 году — 220 млн тонн.

ВКМСК



Фото с сайта Росморпорта

МАГИСТРАЛИ — ДВУСТОРОННЕЕ ДВИЖЕНИЕ

На ВКМСК на 2024 год планируется расширить участки одностороннего движения.

Расширение участков одностороннего движения и продолжение дноуглубительных работ для поддержания необходимой глубины Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) запланированы на 2024 год.

Итоги масштабных дноуглубительных работ 2023 года и планы на следующий год обсудили во время заседания совета по морской деятельности при губернаторе Астраханской области. Заместитель генерального директора по капитальному строительству ФГУП «Росморпорт» Владимир Аборнев сообщил, что во исполнение поручения президента РФ для обеспечения безопасного плавания судов с осадкой 4,5 м в 2023 году ФГУП «Росморпорт» проведены дноуглубительные работы, объем которых, по оперативным данным, составил около 10 млн куб. м с протяженностью лимитирующих участков около 50 км.

Дноуглубительные работы проводились с привлечением 18 земснарядов, 7 из которых — собственный флот Росморпорта, и до 40 единиц дноуглубительного и вспомогательного флота, в том числе буксирных,

промерных и других судов. По итогам работ удалось обеспечить безопасное движение судов с осадкой до 4,5 м на всем протяжении ВКМСК с сохранением отдельных участков одностороннего движения.

«В планах предприятия на 2024 год — расширение участков одностороннего движения и продолжение дноуглубительных работ для поддержания необходимой глубины ВКМСК. Следует отметить, что дноуглубление проводится в условиях интенсивной заносимости канала, а также ежегодного падения уровня Каспийского моря», — говорится в сообщении пресс-службы Росморпорта.

С целью уменьшения заносимости в морской части канала ФГУП «Росморпорт» ведется строительство защитных сооружений общей протяженностью 7,5 км. Конструктивно защитное сооружение представляет собой оградительную дамбу из геоконтейнеров, наполненную извлеченным при ремонтном дноуглублении грунтом. В настоящее время работы выполнены на протяжении 3 км. Согласно проектным решениям проведены мероприятия по созданию канала-рыбохода в районе 147 км ВКМСК.

7 КОНГРЕСС
«ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ
СООРУЖЕНИЯ
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

27–28 ФЕВРАЛЯ 2024

МОСКВА, ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА РФ



Организатор:



Генеральный партнер:



Партнер:



При поддержке:



Генеральный медиа-партнер:



Медиа-партнеры:



РЕГИСТРАЦИЯ
НА КОНГРЕСС УЖЕ ОТКРЫТА.
КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ОГРАНИЧЕНО

Зарегистрируйтесь через своего
менеджера или через форму
регистрации на сайте:



СОВКОМФЛОТ

КОНТРАКТЫ СТАНОВЯТСЯ ДОЛГОСРОЧНЕЕ

Финансовые показатели «Совкомфлота» за 2023 год обещают быть рекордно высокими.

Уровень законтрактованности индустриального и конвенционного флота ПАО «Совкомфлот» остается на высоком уровне. В 2023 году около половины конвенционного танкерного флота компании перешло на долгосрочные контракты, что стало наиболее существенным трансформационным событием для СКФ в текущем году. Срок контрактов в среднем составляет 8 лет. Об этом сообщил заместитель генерального директора — финансовый директор ПАО «Совкомфлот» Александр Вербо на форуме «Новая экономика. От адаптации к инновациям».

Александр Вербо отметил, что суммарное достигнутое уровня законтрактованности компания может уверенно

ожидать хороших результатов работы за четвертый квартал 2023 года и за 2024 год. В целом, по его словам, финансовые показатели работы «Совкомфлота» в 2023 году станут рекордно высокими. За январь-сентябрь текущего года выручка и прибыль компании уже превысили аналогичные показатели за весь прошлый год.

Операционный денежный поток также находится на хорошем уровне, что позволяет продолжать инвестировать в развитие флота и выплачивать дивиденды. В 2023 году СКФ планирует сохранить объем инвестиций на целевом уровне: в пополнение и обновление флота было вложено около \$500 млн.

Компания ожидает, что ставки фрахта на спотовом рынке транспортировки

нефти в среднесрочной перспективе будут стабильно высокими на фоне дефицита танкерного тоннажа в мире, но при этом отмечает сохраняющееся санкционное давление на отрасль.

Как сообщал «Водный транспорт», выручка ПАО «Совкомфлот» по МСФО за январь-сентябрь 2023 года достигла \$1,76 млрд. Показатель EBITDA составил \$1,24 млрд и превысил показатель за тот же период прошлого года на 68%. Прибыль компании от эксплуатации судов составила \$1,3 млрд, операционная прибыль — \$930,3 млн, чистая прибыль — \$702,2 млн. Общая сумма законтрактованной выручки группы СКФ на период до конца 2026 года составляет \$3,5 млрд, в том числе \$1,1 млрд на 2024 год.

FESCO

ДВАЖДЫ В ТОПЕ

FESCO поднялась на 33 место в мировом рейтинге крупнейших контейнерных судоходных компаний.

Транспортная группа FESCO поднялась на 33 место в топ-100 крупнейших контейнерных судоходных компаний мира, который составляет аналитическое агентство Alphaliner. Такую же позицию группа заняла в топ-50 глобальных контейнерных линий аналитического агентства Linerlytica. Ранее FESCO занимала 35 строчку в обоих рейтингах.

При выставлении оценок эксперты учитывают суммарное количество судов (собственных и зафрахтованных), которыми оперируют компании, и их совокупную вместимость в TEU. По данным аналитиков Linerlytica, общая контейнерная вместимость флота FESCO превышает 47 тыс. TEU. Alphaliner оценивает этот показатель более чем в 45 тыс. TEU.

«FESCO растет и по количеству флота, и по его общей вместимости. Только за прошедший год мы приняли семь судов в состав флота группы, в том числе четыре новых, спущенных на воду в 2023-м», — отметил председатель совета директоров FESCO Андрей Северилов.

FESCO остается единственным российским морским перевозчиком, входящим в топ-50 двух рейтингов.

ОБОРОНЛОГИСТИКА

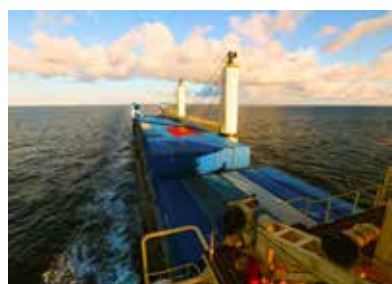


Фото с сайта Оборонлогистики

ОБЪЕМЫ УДВОИЛИ

«Оборонлогистика» в 2023 году перевезла 5,5 млн тонн грузов.

«Оборонлогистика» в 2023 году удвоила объем грузоперевозок собственным и привлеченным флотом. По состоянию на конец года перевезено около 5,5 млн тонн грузов (в 2022 году — около 2,6 млн тонн).

Морской флот «Оборонлогистики», состоящий из 8 судов, продолжил активно выполнять задачи по доставке грузов в акваториях Балтийского, Черного, Средиземного морей и Индийского океана.

На линиях «Усть-Луга — Балтийск» и «Санкт-Петербург — Калининград» судами компании перевезено 2285 тыс. тонн (более 28 тыс. ж/д вагонов, 21 тыс. единиц накатной техники, 14 тыс. контейнеров); на линии «Крым — Кавказ» — 3161 тыс. тонн грузов (около 330 тыс. пассажиров и 176 тыс. единиц техники), совершено 7694 рейсов; на международных линиях — 40 тыс. тонн.

Суда «Оборонлогистики» были задействованы в транспортировке гуманитарных грузов и предметов первой необходимости для пострадавших регионов Сирии и Турции после разрушительного землетрясения в феврале 2023 года.

Приоритетом в работе компании в 2023 году оставалось оперирование паромной линией, связывающей Калининградскую область с основной территорией России.

А-НАВИГАЦИЯ

НАСТУПАЕТ ЗОЛОТАЯ ЭРА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК...

На рынке пассажирских перевозок России в наступившем году прогнозируется рост на 4 млн человек.

Колесный теплоход проекта ПКС-180 «Аурум» выйдет в свою первую навигацию в июне 2024 года. После ввода в эксплуатацию судно будет работать по маршруту через Волгу, Канал имени Москвы, Москву-реку и Оку.

«Подготовка «Аурума» к навигации 2024 года идет в плановом режиме... Мы надеемся, что судно выйдет в будущую навигацию и будет востребовано», — говорит генеральный директор компании-туроператора «Гама» Дмитрий Галкин. По его словам, туры запланированы в период с июня по конец сентября.

«Аурум» — уже второе «золото» проекта ПКС-180, построенное для компании на производственной площадке «Лотос» ЮЦСС. Головное судно — колесный круизный

лайнер «Золотое кольцо» — с прошлого лета ходит по возрожденному маршруту «Московской кругосветки», который является речным аналогом Золотого кольца России.

Не только водный туризм, но и в целом пассажирские перевозки в России все более востребованы и демонстрируют отчетливый рост. Этот рынок в 2024 году обещает вырасти на 4 млн человек — с 10,7 млн до 14,7 млн. Такой экспертный прогноз был дан на итоговой коллегии Росморречфлота, прошедшей в конце прошлого года.

По оценке заместителя руководителя ведомства Константина Анисимова, в сегменте пассажирских перевозок по ВВП России отмечается бурный рост.



Фото из Telegram-канала ОСК



Фото с сайта Росморречфлота

По данным Росморречфлота, в 2023 году количество пассажиров выросло на 17,6% — до 10,7 млн человек. Причем в Амурском бассейне рост пас-

сажиропотока составил 130%, в Волжском — 37,9%, Московском — 26,1%, Волго-Балтийском — 22,8%, Камском — 16,4%.

Дальнейшему росту пассажиропотока, по его словам, будет способствовать развитие межрегиональных проектов. Таких, как проект «Речные магистрали», который рассчитан на суда на подводных крыльях и свяжет маршрутной сетью Городец и Ульяновск (сейчас программа в стадии разработки). А также проект развития озера Байкал, рассчитанный на пассажиропоток в 390 тыс. человек и подразумевающий строительство нескольких судов.

Возвращаясь к теме круизов, в прошлую навигацию на ВВП России работало 85 круизных судов вместимостью от 90 до 330 человек, а количество пассажиров круизных судов по итогам года, по словам Константина Анисимова, может превысить 400 тыс. человек.

Больше о речных круизах читайте на стр. 4

РЕЧНЫЕ КРУИЗЫ НАБИРАЮТ ХОД

Круизная навигация — 2023 показала рост пассажиропотока, по сравнению с 2022 годом. Однако сезон оказался не таким простым, как хотелось бы компаниям: перевозки пассажиров по круизным маршрутам осуществляло большее количество судов, что стало одним из факторов снижения средней загрузки теплоходов.

Лидер отрасли — компания «ВодоходЪ» — в 2023 году перевезла 148 тыс. человек, что на 23% больше, чем годом ранее. Кроме того, такой пассажиропоток стал историческим максимумом для компании за все годы работы. Предыдущий рекорд был зафиксирован в 2018 году — 133,1 тыс. человек.

По данным Росморречфлота, в 2023 году на внутренних водных путях работали 85 круизных судов вместимостью от 90 до 330 человек, количество пассажиров круизных судов по итогам года оценивается свыше 400 тыс. человек.

Круизная компания «Созвездие» перевезла на своих судах порядка 50 тыс. человек. Близкий к этому результат у «Донинтурфлота» — более 45 тыс. пассажиров. Следом идет «Мостурфлот» с 37 тыс. круизных туристов.

Самый большой прирост — более чем в два раза — показала компания «Донинтурфлот», чьи теплоходы базируются в Ростове-на-Дону. Для сравнения: в навигацию 2022 года суда «Донинтурфлота» перевезли 17,7 тыс. пассажиров, а в допандемийные времена, когда компания работала с иностранными туристами, средний пассажиропоток за сезон составлял 25 тыс. человек.

Такого роста «Донинтурфлоту» удалось достичь в том числе за счет того, что на внутренние рейсы были поставлены все 10 судов (против 5 в навигацию 2022 года). По тому же пути пошли и другие круизные фирмы: в общей сложности в 2023 году рынок предложил на 17 теплоходов больше, чем годом ранее. Так, у «Мостурфлота» на речных круизах в 2023 году было задействовано на 3 теплохода больше (в общей сложности 14 ед.), у компании «ВодоходЪ» — на 5 судов (всего — 24).

По мнению директора по развитию круизной компании «Мостурфлот» Светланы Гончаровой, компании выводили на рынок больше теплоходов, опираясь на спрос 2022 года, который в том числе хорошо подстегнула программа кешбэка. «Данная программа в навигацию 2022 года обеспечила, в частности, спрос на весенние и осенние круизы, когда заполняемость теплоходов ниже, чем в высокий сезон, подстегнула интерес путешественников», — пояснила Светлана Гончарова.

В навигацию 2023 года в условиях отсутствия программы туристического кешбэка предложение превысило спрос на круизы, а многие теплоходы, как следствие, оказались заполнены лишь на 60–70%.

По оценкам аналитиков ИАА «ПортНьюс», средний возраст круизных судов, эксплуатируемых в России, превышает 40 лет. Большинство из них построены в 70–80-х годах прошлого века и являются так называемым советским наследием. Чем старше такой флот, тем выше расходы на его содержание, ремонт, реновацию. При этом постройка новых теплоходов за свой счет, без помощи государства, большинству компаний сегодня не по карману.

По мнению генерального директора судоходной компании «ВодоходЪ» Рашата Багаутдинова, на программу реновации речного круизного флота целесообразно выделить 1,5–2 млрд рублей из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Средства могли бы предоставляться на условиях льготного лизинга под 2,5% годовых на 15 лет. Это позволит провести реновацию круизного флота в трехзвездочном сегменте, поскольку строительство новых судов в данном классе нерентабельно.

Одной из действующих мер поддержки является программа субсидирования строительства гражданских судов взамен сданных на утилизацию. Данная инициатива была запущена в 2017 году и подразумевает замену судов, отслуживших свой срок и не соответствующих современным требованиям безопасности.

Важным событием для отрасли в 2023 году стала закладка на заводе «Красное Сормово» сразу трех круизных судов типа «Карелия». Ввести в эксплуатацию теплоходы планируется в 2025–2026 годах. Круизные суда класса «река-море» будут эксплуатироваться как на внутренних водных путях, так и в Черном, Азовском, Каспийском и Белом морях (с возможностью захода на Соловецкие острова), а также в акватории Финского залива.

В 2023 году по маршруту так называемой «Московской кругосветки» (Москва — Нижний Новгород — Москва) начал ходить



Строительство теплохода «Петр Великий» завершается в Астрахани

новый колесный теплоход — «Золотое кольцо». Судно было построено АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) по заказу ГК «Гама». В 2024 году круизная компания рассчитывает ввести в работу и второе судно проекта ПКС-180 — «Аурум». Главная особенность обоих теплоходов — возможность работать на тех участках водных путей, где судоходство ограничено или полностью отсутствует. К примеру, габаритная высота позволяет судам пройти по Москве-реке под всеми мостами — от Северного речного вокзала до Южного.

Компания «ВодоходЪ» в новом сезоне обещает вернуть теплоход «Зосима Шашков», который будет курсировать на маршрутах из Ярославля, Нижнего Новгорода, Москвы, Санкт-Петербурга и Казани. Ну и наиболее ожидаемой в текущем году является передача заказчику пассажирского теплохода «Петр Великий», строительство которого завершается в Астрахани. Таким образом, в 2024 году круизных туристов будут обслуживать еще больше судов.

Важным условием для развития круизных перевозок является наличие соответствующей инфраструктуры в туристических городах. Так, в 2023 году плавучий причал появился в Таганроге (Ростовская область). За сезон здесь

побывало три теплохода — «Константин Федин», «Сергей Кучкин», «Александр Радищев».

В Козьмодемьянске (Марий Эл) завершилось строительство причала стоимостью более 295 млн рублей. До этого капитальных причальных сооружений в республике не было. Впервые после 13-летнего перерыва город Юрьево (Ивановская область) посетил туристический теплоход — четырехпалубный «Мстислав Ростропович». Чтобы заход судна стал возможен, была реконструирована дамба и отремонтирована набережная. Похожая ситуация и в Сызрани (Самарская область): благодаря расчистке русла в город зашел круизный теплоход. Первый за последние 10 лет.

Ремонт причальной инфраструктуры положительно сказался на развитии речного туризма в Удмуртии. Если в 2021 году в город Сарапул за сезон было совершено 13 судозаходов, то в 2023 году — уже 157. И это лишь пара примеров.

При этом большинство участников рынка сходятся во мнении: лучше, когда причалы принадлежат муниципалитетам, а не частным компаниям. Нередко ситуация складывается следующим образом: администрация вкладывает средства в обновление набережной, но именно причальную стенку отдают в частные руки. Как следствие — в некоторых небольших городах тарифы и сборы выше, чем в Москве. В итоге компании предпочитают либо не заходить в такие населенные пункты вовсе, либо существенно сокращать время стоянки.

Еще одна проблема — строятся и ремонтируются причалы, но не создается дополнительная инфраструктура, из-за чего у круизных теплоходов не всегда есть возможность получить с берега на

борт питьевую воду, сдать на месте фекальные воды, подключиться к береговому электроснабжению.

Вряд российских нормативных актов, включая закон об основах туристической деятельности, до декабря 2025 года планируется внести изменения, чтобы приравнять круизные суда к гостиницам для предоставления налоговых льгот. Такие планы содержатся в «дорожной карте», которую разработало Министерство экономического развития РФ.

Плохое техническое состояние причальных стенок, а также их недостаточное количество в настоящее время ограничивает круизные перевозки по Байкалу. Президент России Владимир Путин, в свою очередь, поручил проработать программу развития туризма и пассажирского судоходства на озере. Приведение объектов в нормативное состояние требует значительных финансовых средств, поэтому действовать региональные власти обещают поэтапно. На первых порах в акватории Байкала в Иркутской области планируется обследовать и привести в нормативное состояние три объекта: единый портовый комплекс «Порт Байкал», который включает причал, волнолом и береговое укрепление, причальный комплекс «Листвянка» с волноломом и причал «Рогатка».

Согласно опросу ИАА «ПортНьюс», многие круизные компании рассчитывают, что в навигацию 2024 года заработают речной порт и вокзал на территории курорта Завидово (Тверская область), чтобы включить его в свои маршруты. Напомним, строительство комплекса для обслуживания туристических судов в устьевом участке реки Шоши началось в 2020 году.

Кристина Ткачева.
Фото автора





ЭЛЕКТРОСУДОХОДСТВО

ИСПЫТАНИЕ МОРОЗОМ
ПРОХОДИТ УСПЕШНО

Ледоколы-буксиры, обслуживающие маршруты электросудов на Москве-реке, в сильные морозы работают круглосуточно.

В первую зимнюю навигацию пассажирских электросудов на Москве-реке, которая началась 1 декабря, маршруты обслуживают три ледокола-буксиры: «Портовый-4», «Атолл», «Рейдовый-44». Оператор московского речного электротранспорта АО «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» продолжает эксплуатацию судов в ледовой обстановке по двум регулярным маршрутам: «Киевский — Сердце Столицы» и «ЗИЛ — Печатники».

Ледоколы-буксиры, работающие по контракту с Мосгортрансом, привлекаются в случаях сильных морозов и ухудшения ледовой обстановки на Москве-реке. Иногда для бесперебойного поддержания судового хода и освобождения ото льда ледоколам приходится работать в круглосуточном режиме. В сообщении пресс-службы компании уточняется, что суда на электродвижении прошли испытания при минусовой температуре, подтвердив ледовый класс «Лед-20» и готовность к использованию круглый год еще в прошлом году.

«Этот зимний сезон начался в буквальном смысле с проверки на прочность. При морозах –17 °С река очень быстро замерзала, и без помощи ледоколов работать стало уже достаточно сложно. До наступления холодов мы протестировали работу систем отопления судов и плавучих причалов, а также проверили системы антиобледенения. Все капитаны у нас прошли необходимый инструктаж по работе в зимних условиях», — рассказал руководитель московского филиала АО «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» Дмитрий Борисов.

Пресс-служба компании подчеркивает, что при подготовке к зимнему сезону особое внимание было уделено зарядной инфраструктуре, так как зимой на обогрев и движение тратится больше электроэнергии. В пунктах отстоя электрофлота были установлены дополнительные зарядки. Также ведется работа по усовершенствованию систем быстрой зарядки во время швартовки к причалам. Благодаря ледовому классу зимой режим работы электросудов не изменился, сохраняются интервалы зарядки и время на посадку/высадку пассажиров.

Отмечается, что уже в первые две недели декабря речными пассажирскими линиями воспользовалось 14 тыс. человек.

В декабре на двух маршрутах работало 15 электросудов (7 на первом и 8 на втором маршрутах) и 12 причалов (по 6 на каждом маршруте). Для комфорта пассажиров на причалах и на самих электросудах установлены климатические системы, работающие зимой на обогрев. Всего с начала запуска речным транспортом на двух маршрутах воспользовалось более 380 тыс. пассажиров.

Напомним, на Москве-реке открыты два речных маршрута электросудов. Первый речной маршрут электросудов («Киевский — Сердце Столицы») был запущен на Москве-реке 20 июня 2023 года, второй («ЗИЛ — Печатники» длиной больше 9 км) открылся в конце сентября 2023 года. Электросуда около 22 м в длину вмещают до 50 пассажиров, включая места для маломобильных граждан. Провозная способность каждого из двух маршрутов составит 15–16 тыс. пассажиров в сутки.



Фото пресс-службы «ВодоходЪ»

КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ

РЕМОНТИРУЮТ ФЛОТ И ГТС

Межнавигационный период в филиалах Канала имени Москвы отмечен активными ремонтными работами.

В филиалах ФГБУ «Канал имени Москвы» в разгаре межнавигационные работы по ремонту, обслуживанию флота и гидротехнических сооружений. Весь технический флот учреждения переведен на зимний отстой, за исключением дежурных судов и судов, на которых выполняются ремонтные работы подрядным и хозяйственным способом в межнавигационный период 2023–2024 гг.

Большинство судов для проведения слипования и ремонта направлены в подрядные организации: АО «Ярославский речной порт», ООО «Касимовский речной порт», ООО «Порт Кимры» и АО «Порт Коломна». На их производственных мощностях предстоит отремонтировать теплоходы «ТНМ-1», «ТНМ-2», «БТМ-521», «Юрий Никитин», «Путейский-601», плавучие краны «ПК-8» и «869», зем-

снаряд «Московский-117», а также брандвахты «Брандвахта-41», «Брандвахта-103» и «Б-2».

В Яхромском РГС в рамках реконструкции гидроузла № 2 проводятся подготовительные мероприятия для проведения бетонных работ по восстановлению несущей способности стен камеры шлюза. Продолжаются комплексные работы по текущему ремонту двустворчатых ворот камеры шлюза № 6: сейчас осуществляется пескоструйная очистка и антикоррозийная обработка металлоконструкций двустворчатых ворот шлюза. Также в филиале выполняются работы по капитальному ремонту железобетонных конструкций насосных станций № 182, 183 и 184.

В Тушинском РГС выполняются работы по текущему ремонту с подъемом двустворчатых ворот средней головы

шлюза № 7, будет проведена замена втулок всех вращающихся элементов, с изготовлением и заменой канатных блоков, опорных подпятников, надпятников и других элементов; продолжают работы по капитальному ремонту бетона стен камеры шлюза № 7. Кроме того, производится текущий ремонт плавучих рымов шлюзов № 7 и № 8 с заменой поплавковой части, заменой накладок, установкой опорных листов и других деталей.

В Волжском РГС осуществляется замена затворов, бетонных конструкций, плит перекрытия в рамках капитального ремонта плотины № 21.

Работы в межнавигационный период выполняются в рамках заключенных договоров по реконструкции, капитальному и текущему ремонту в соответствии с утвержденными графиками их реализации.



Фото с сайта Канала имени Москвы



ПОДДЕРЖАТЬ СУДОХОДНЫЕ УРОВНИ

Главгосэкспертиза одобрила реконструкцию гидроузла № 2 Канала имени Москвы.

Проектная документация и результаты инженерных изысканий проекта реконструкции гидроузла № 2 Канала имени Москвы получили положительное заключение Главгосэкспертизы России. На объекте предусмотрены устройство анкерной стенки восточной стены камеры шлюза, восстановление бетона камеры шлюза и реконструкция контрольно-измерительной аппаратуры.

Реконструкция гидроузла позволит предотвратить аварийные ситуации, не допустить срыва судоходства и са-

нитарного обводнения Москвы-реки и ее притоков. Она будет проведена в рамках комплексной программы по обновлению инфраструктуры гидротехнического сооружения. Работы включены в федеральный проект «Внутренние водные пути».

«Реализация проектных решений позволит обеспечить необходимый грузопоток на внутреннем водном пути», — прокомментировал главный специалист отдела локальных экспертиз по объектам транспортного и гидротехнического назначения

Главгосэкспертизы России Николай Волгин.

Гидроузел № 2 расположен в селе Темпы Московской области и эксплуатируется с 1937 года. В его состав входят однокамерный судоходный шлюз, подходные каналы, причальные линии, железобетонная эстакада и насосная станция. Гидроузел имеет важное значение в пропуске паводка и ледохода и в организации водоснабжения Москвы. Важную функцию он выполняет и для поддержания судоходных уровней на канале.

ИНФРАСТРУКТУРА

НА ВОРОБЬЕВСКОЙ НАБЕРЕЖНОЙ

Пассажирский причал «Сетунь» пройдет капитальный ремонт.

На Москве-реке стартовал капитальный ремонт пассажирского причала «Сетунь». Работы планируется завершить во втором квартале 2024 года. Об этом сообщается в Telegram-канале комплекса городского хозяйства столицы.

«Вопросам содержания городских причалов в надлежащем состоянии уделяется особое внимание. Начали капитальный ремонт пассажирского причала «Сетунь» на Воробьевской набережной,

он используется летом для прогулочных теплоходов», — рассказал заместитель мэра Москвы Петр Бирюков.

Отмечается, что сооружение ни разу капитально не ремонтировали с момента ввода в эксплуатацию в 1960 году.

Работы будут включать в себя обновление гранитного мощения причала, восстановление бетонных поверхностей, ремонт гранитных парапетов, ступеней и площадок лестничных сходов, замену швартовых и отбойных устройств, установку нового перильно-

го ограждения, приведение в порядок подводной части причала.

Большая часть работ будет проводиться с баржи, оснащенной необходимым оборудованием, с привлечением водолазов.

Как сообщается в материалах единой информационной системы в сфере закупок, аукцион, проведенный Московским ГБУ по эксплуатации и ремонту инженерных сооружений «Гормост», выиграло ООО «Фирма Подводстройсервис». Цена контракта — 42,4 млн рублей.

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

ТЕНДЕНЦИИ И ДРАЙВЕРЫ ПЕРЕВОЗОК

Более 150 судоходных компаний в навигацию 2023 года осуществляли деятельность в границах Волго-Балта. Перевозка пассажиров круизными судами в текущем году выросла на 23%, а объем грузовых перевозок в бассейне снизился на 10%, составив 13,4 млн тонн. О новой реальности на рынке речных перевозок «Водному транспорту» рассказал руководитель бассейновой администрации Федор Шишлаков.

Основной водный путь Волго-Балта — это почти 1000 километров от Санкт-Петербурга до Череповца, Ладожское озеро и южная трасса Онежского озера. Волго-Балт как часть Единой глубоководной системы европейской части России позволяет осуществлять транспортировку грузов между портами Балтийского моря с севера и Каспийского, Азовского и Черного морей с юга.

В 2023 году более 150 судоходных компаний перевозили грузы и пассажиров по Волго-Балту. Перевозка пассажиров круизными судами в текущем году выросла на 23%, превысив даже показатели «доковидного» 2019 года! Однако объем грузовых перевозок в границах бассейна составил 13,4 млн тонн, снизившись на 10% к прошлому году.

Для ФБУ «Администрация «Волго-Балт», как и для большинства экспертов, падение грузооборотки стало достаточно неожиданным сюрпризом.

Анализ перевозок за последние десятилетия показывает, что перевозки по Волго-Балту, дойдя на «пике» в 2012 году до 22,4 млн тонн, к 2023 году снизились до 13,4 млн тонн. При этом гарантированные глубины и пропускная способность пути увеличились — был ликвидирован ряд односторонних участков на Волго-Балтийском канале, с 2019 года Волго-Балт обеспечивает проходную осадку судов на основной трассе до 375 см в течение всей навигации.

Почему же так произошло? Давайте попробуем разобраться.

Перевозки по Волго-Балту до 2014 года имели два «главных» груза — строительные материалы и нефтеналивные (в основном мазут). Пик перевозок нефтепродуктов был в 2012–2013 годах — перевозилось более 5 млн тонн. С 2015 года перевозка нефтепродуктов резко снизилась за счет нескольких факторов. Это и строительство трубопроводов к портам Балтики, и конкуренция с железной дорогой, и реконструкция НПЗ, влекущая снижение выпуска мазута. Важным фактором оказалась и проблема Городца: в отсутствие глубин перевозки по воде стали

проигрывать конкуренцию ж/д транспорту. Проблема Городца фактически ликвидировала перевозки нефтеналивных грузов с реки Белой и НПЗ Средней Волги в направлении Балтики.

С 2015 по 2021 годы объем перевозок нефтепродуктов колебался вокруг 1,5 млн тонн. С началом санкционного давления в навигацию 2022 года объем перевозок упал почти до 1 млн тонн, но уже в 2023 году показал положительную динамику, достигнув 1,35 млн тонн.

Третье место по объему перевозок традиционно делят металл и флюсы Череповецкого металлургического комбината, колеблясь вокруг 1,3–1,4 млн по каждой позиции.

Важным грузом многие годы был лес. В основном это пиловочники и балансы. С развитием автодорог и улучшением характеристик автомобилей с конца 1990-х до конца 2010 годов исчезли все пункты погрузки леса на речные суда в радиусе 200 километров от морских портов. Это результат привлечения к перевозкам леса современных большегрузных автомобилей. Пункты погрузки леса на речные суда остались только за этим радиусом и только там, где нет железной дороги. Кроме этого, в регионе были построены новые комбинаты по переработке леса, и его перевозка постепенно сократилась — с 2,5 до 1,5 млн тонн в 2020 году.

С введением санкций отправки балансов основному потребителю, Финляндии, прекратилась вовсе, и в 2023 году перевозка лесных грузов в бассейне составила чуть больше 400 тыс. тонн.

Главным же грузом на Волго-Балте были и остаются строительные материалы. В основном это щебень. Порядка 6–7 млн тонн с карьеров Онежского озера уходят по Волго-Балту в московском и волжском направлении, а щебень с Ладожских карьеров везут на Санкт-Петербург в количестве около 2 млн тонн.

Перспектива сохранения и роста перевозок щебня была и остается оптимистичной. Но и в этом грузопотоке есть конкуренция с железной дорогой. Из общего объема производства щебня Ленинградской области

и Карелии (примерно 20–25 млн тонн) только около 8–9 млн отправляется водным транспортом, остальное везут по железной дороге круглогодично.

Прошлый 2022 год ознаменовался рекордной за последнее десятилетие перевозкой 9,5 млн тонн строительных грузов, причем значительное их количество пришлось на объекты дорожного строительства на Волге, в том числе на строящуюся автомобильную дорогу Москва — Казань.

Мы ожидали сохранения объемов, однако реальность оказалась другой: сокращение строительных грузов на 1,3 млн тонн. Весь этот минус за счет снижения основным перевозчиком нашего бассейна — АО «Волжское пароходство».

Анализ показал, что наступила новая реальность на рынке речных перевозок. При наличии объемов, спроса и даже росте ставок на перевозку строительных грузов на рынке возник дефицит флота. Спрос на сухогрузы для перевозки зерна, имеющего



более привлекательные ставки, сподвиг судовладельцев отправить флот в южные бассейны Единой глубоководной системы — в Азовское и Черное моря.

Таким образом, прогноз блестящего корабля, профессора, доктора наук Г. В. Егорова (к сожалению, ныне покойного) о стремительном выбытии речных судов почти полностью подтвердился. За последние годы благодаря политике правительства РФ в лице Минтранса России и Минпромторга России по программам лизинга было построено значительное количество судов «река-море». Однако их основное применение с учетом характеристик — это прибрежное морское плавание с эпизодическим заходом в речные бассейны. То есть фактически это «коастеры», а не речные суда. Чисто же речные суда, особенно с осадкой, позволяющей проходить Городецкие шлюзы, продолжают выбывать из эксплуатации. Массовые проекты советского периода типа «Окский», «Невский», «Волго-Доны» первых серий и барже-буксирные составы имеют тенденцию к ежегодному списанию при наступлении сро-



ка очередного докового ремонта. Строительство новых судов таких типов происходит в незначительном количестве. Причина простая — экономика чисто речного судна за счет сезонности значительно хуже.

При этом только железная дорога не способна удовлетворить потребности в перевозках строительных грузов. Пропускная способность ж/д путей к карьерам уже практически исчерпана, перевод всех строительных грузов на железную дорогу, тем более в летний период, недопустим.

Отсюда следует необходимость принятия мер по двум направлениям.

Во-первых, это решение проблемы Городецкого гидроузла для обеспечения возможности постоянного прохода судов с осадкой 360 см. Эта проблема Минтрансом России уже решается, заключен государственный контракт на реконструкцию

шлюза № 15 со строительством новой камеры и канала, ведется строительство.

Во-вторых, формирование комплекса мер по стимулированию строительства речного флота взамен выбывающего. Программа льготного лизинга пассажирских судов уже показала свою высокую эффективность: построены новые круизные суда, причем такого класса, какого никогда не строилось в России. Например, теплоход «Мустай Карим», который успешно работает в разных бассейнах европейской части России. В процессе строительства находится еще ряд круизных судов. Формирование аналогичной программы для грузового флота, несомненно, даст свой результат.

Эти направления приобретают особую важность с учетом поставленных президентом России Владимиром Путиным задач по развитию коридора «Север — Юг» и перевозок между странами Каспия и Балтикой. В этих задачах не только Волго-Балт, но и вся Единая глубоководная система могут и должны приобрести новый драйвер развития.

Фото ИАА «ПортНьюс»

ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ

СТРОГО
ПО ПРАВИЛАМ

ГПК Волго-Балта усилила контроль за соблюдением требований безопасности пассажирских перевозок.

В навигацию 2023 года на внутренних водных путях Волго-Балтийского бассейна службой государственного портового контроля проведено 1033 инспекции судов и иных плавучих объектов, что на 14,1% больше показателя 2022 года. По результатам проведенных инспекций выявлено 2227 нарушений обязательных требований. Капитанам судов и судовладельцам выдано 971 предписание об устранении нарушений обязательных требований. До устранения выявленных нарушений обязательных требований временно задержано 49 судов. Количество нарушений и задержанных судов, по сравнению с 2022 годом, осталось практически неизменным.

Пристальное внимание в работе службы государственного портового контроля уделялось соблюдению требований по безопасности быстро растущих в бассейне пассажирских перевозок. С этой целью проведено 315 проверок пассажирских судов, 234 из которых экскурсионные, эксплуатировавшиеся на внутренних водных путях регионального значения в границах Санкт-Петербурга. Выявлено 945 нарушений обязательных требований, что на 10,6% меньше, чем в 2022 году. Временно задержано 16 судов — на 20% меньше числа задержаний в 2022 году.

Особое внимание при проверках уделялось документам, подтверждающим наличие разработанной и применяемой системы управления безопасностью судов.

Службой ГПК налажено эффективное взаимодействие с Межрегиональным территориальным управлением федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Северо-Западному федеральному округу, которое ведет постоянный мониторинг соблюдения судоводителями правил плавания при осуществлении судоходства по системам разделения движения судов в Ладожском озере. Сообщения МТУ Ространснадзора по СЗФО о выявленных нарушениях правил плавания судами оперативно проверяются службой ГПК в части установления причин нарушения.

Для профилактики нарушений правил плавания на сайте администрации Волго-Балта размещается информация о том, что контроль за соблюдением правил плавания в системах разделения движения судов в Ладожском озере осуществляет МТУ Ространснадзора по СЗФО, и за нарушение правил плавания предусмотрена административная ответственность в соответствии с КоАП РФ. Снижение количества случаев нарушения судоводителями правил плавания подтверждает эффективность такого взаимодействия.

Так, если в отношении судоводителей, нарушивших правила плавания, в 2021 году было составлено 64 протокола об административных правонарушениях, в 2022 году — 24 протокола, то в 2023 году — 17 протоколов, что на 73,4% меньше, чем в 2021 году, и на 29,2% меньше, чем в 2022 году.



КОГДА РЕКА ПОДСТАВЛЯЕТ ПЛЕЧО

Опережающее развитие внутреннего водного транспорта будет способствовать росту промышленности.

Экспертный совет по вопросам внутреннего водного транспорта Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей при Росморречфлоте обсудил итоги навигации 2023 года и задачи на 2024 год. В заседании, прошедшем в формате видеоконференции, приняли участие заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов, представители администрации и общественного совета крупнейшего в стране Обь-Иртышского бассейна, правительства Омской, Тюменской, Новосибирской, Томской, Кемеровской областей, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, работающего в бассейне судоходного бизнеса и грузоотправителей.

Открывший мероприятие заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов отметил непростые условия судоходства в ходе навигации-2023, несмотря на которые был обеспечен рост перевозок. По его словам, это значит, что «растет производство, растет промышленность, что дает новые вызовы развитию внутреннего водного транспорта».

Об итогах работы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» в навигационный период 2023 года и задачах на 2024-й рассказал руководитель учреждения Роман Чесноков. Он отметил, что речники Обь-Иртышского бассейна выдержали гарантированные габариты судовых ходов на внутренних водных путях бассейна, чему немало способствовали интенсивные дноуглубительные работы. Они были проведены на 118 перекатах, а общее количество разработанного грунта превысило показатель в 5 млн 300 тысяч кубометров. Такие работы позволили в полной мере выполнить государственное задание и обеспечить безопасность судоходства в границах обслуживаемых путей.

Говоря о материально-техническом оснащении учреждения, Роман Чесноков напомнил, что в этом году учреждение получило новые суда, которые уже распределены по филиалам, а в навигацию 2024 года ожидается поступление еще двух землесосов. Они позволят увели-

чить пропускную способность рек и, как следствие, будут способствовать развитию судоходства.

Директор департамента транспорта и дорожного хозяйства ЯНАО Денис Напольских рассказал о том, что «для некоторых отдаленных районов водный транспорт является основным видом транспорта», и анонсировал открытие в 2024 году нескольких гидрологических постов. По его словам, это поможет судовладельцам получать оперативную гидрологическую информацию об изменениях уровней воды на боковых реках, расположенных в границах Ямало-Ненецкого округа, на которых осуществляются социально-значимые перевозки пассажиров. Комментируя выступление коллеги, Роман Чесноков напомнил, что в 2021–2022 годы на выделенные ЯНАО с целью обеспечения безопасных условий судоходства бюджетные средства с помощью флота учреждения были разработаны подходы к поселкам Яр-Сале и Панаевск, а в 2023 году для обеспечения глубин, необходимых для заезда грузов в поселок Антипаюта, выполнены дноуглубительные работы на реке Широкой.

Необходимость рассматривать и разрабатывать пути развития внутреннего водного транспорта, повышения его производительности и эффективности в своем докладе отметил заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Омской области Игорь Кожухов. «В настоящее время пропускная способность водных путей, расположенных в границах Омской области, составляет более 20 млн тонн, ориентировочная загрузка портов составляет не более 30% от их общей мощности», — подчеркнул он. — Есть значительные резервы увеличения грузопотоков по всем направлениям за счет роста грузовой базы и расширения ее номенклатуры, модернизации портовой инфраструктуры и причальных сооружений, модернизации флота, формирования новых логистических, в том числе мультимодальных маршрутов. Решение указанных вопросов позволит повысить конкурентоспособность Обь-Иртышского бассейна, что,

в свою очередь, будет способствовать развитию экспортного потенциала региона в целом. Считаю, что переориентация перевозки части грузов на внутренний водный транспорт с учетом его стратегических преимуществ на сегодняшний день является важнейшей задачей не только нашего региона, но и государства в целом».

Врио заместителя министра транспорта Алтайского края Дмитрий Коровин рассказал о реализации на территории края Соглашения о сотрудничестве между правительством Алтайского края, Росморречфлотом, ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» и предприятиями речной и добывающей отраслей.

«За период реализации Соглашения обеспечены гарантированные габариты судового хода на реках Бия, Катунь, Обь, восстановлена перевалка грузов с внутреннего водного транспорта в трех районах края, что позволило снизить общие нагрузки на сеть региональных и федеральных дорог общей протяженностью 775 км и продлить сроки их эксплуатации. Организация работы в этом направлении привела к увеличению перевозок грузов внутренним водным транспортом и развитию береговой инфраструктуры», — рассказал он. Эксперт отметил рост числа грузовых перевозок внутренним водным транспортом в 2,7 раза, грузооборота — практически в три раза. Перевод грузов на реку освободил алтайские дороги примерно от 46 тыс. грузовиков. «Это успешный случай реализации поручения президента РФ о переориентировании грузов на водный транспорт», — подчеркнул Д. Коровин.

Комментируя это выступление, Константин Анисимов оценил пример Алтайского края по решению задачи переориентирования на реку грузопотоков как своего рода подвиг. «Мы отмечаем рост различных показателей в Обь-Иртышском бассейне, в том числе и за счет вашего региона, вследствие переключения грузов с автомобильного на водный транспорт», — подчеркнул он. — Сейчас мы видим, что во многих регионах грузовладельцы стали переключ-



Фото с сайта минтранса Алтайского края

чаться на внутренний водный транспорт. Речной транспорт всегда подставлял плечо, когда наши автомагистрали и железная дорога были перегружены, не могли обеспечить потребности в доставке грузов в полном объеме».

В числе других вопросов на экспертном совете была обсуждена тема обновления речного пассажирского флота и развития перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах на основе доклада генерального директора АО «Северречфлот» Айрата Чумарина. Он, в частности, затронул вопрос о применении нулевой ставки НДС для таких перевозок на внутренних водных путях, на что получил комментарий К. Анисимова, что данный вопрос рассматривается и обсуждается с Министерством финансов РФ.

О других актуальных проблемах в сфере перевозок внутренним водным транспортом в навигацию 2023 года рассказал гендиректор ООО «Межрегионфлот» Денис Ушаков. Коммерческий директор

АО «Томская судоходная компания» Игорь Асначев представил информацию об увеличении навигационного периода работы флота путем проведения его модернизации и повышения класса эксплуатируемых судов. Варианты решения обозначенных вопросов будут прорабатываться в рабочем порядке совместно с представителями ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть», Федерального агентства и судовладельцев.

Резюмируя все обсуждаемые на совещании аспекты развития Обь-Иртышского бассейна, Константин Анисимов подчеркнул, что в настоящее время и в среднесрочной перспективе значительный потенциал роста будет связан с перевозкой внутренним водным транспортом. В частности, он отметил, что в связи с развитием торгово-экономических связей с Казахстаном и Китаем водный транспорт будет играть очень важную роль по организации доставки грузов по реке Иртыш.

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



Фото предоставлено администрацией «Обь-Иртышводпуть»

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

КОНТРОЛЬ УСИЛИЛИ

Строительство Багаевки к апрелю 2025 года обеспечит проход судов с осадкой 3,6 м.

За счет строительства Багаевского гидроузла с апреля 2025 года будет обеспечен проход судов с осадкой 3,6 м. Об этом в своем Telegram написал первый заместитель председателя Совета Федерации Андрей Яцкин по итогам заседания рабочей группы по мониторингу реализации «дорожной карты» по оздоровлению и развитию бассейна реки Дон.

«Ключевым мероприятием является строительство Багаевского гидроузла. По итогам визита рабочей группы в Ростовскую область Минтрансом России приняты меры по усилению контроля за строительством основных объектов инфраструктуры гидроузла. Проход судов с осадкой 3,6 метра будет обеспечен с апреля 2025 года», — сказано в сообщении.

Кроме того, сенатор сообщил, что Минприроды России совместно с Росрыболовством, заинтересованными федеральными органами власти и Ростовской областью прорабатывает вопрос поиска источников финансирования строительства рыбоходного канала в обход Кочетовского гидроузла.

На заседании также обсуждались вопросы расчистки русел рек Донского бассейна, ход реализации мероприятий по реконструкции рыбоводных заводов, инвентаризации очистных сооружений и руслоперегораживающих сооружений. Отдельно была рассмотрена разработка нового федерального проекта по оздоровлению водных объектов страны.

Как передавал «Водный транспорт», Багаевский гидроузел призван решить проблему лимити-

рующих участков на Нижнем Дону, обеспечив необходимые габариты водного пути. По итогам реализации проекта планируется повысить транспортную доступность и улучшить условия работы водохозяйственного комплекса Донского региона, обеспечить надежность и безопасность судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону. Возведение БГУ в створе Дона на 3089 км судового хода Единой глубоководной системы (ЕГС) началось в 2018 году. Планируемая дата окончания строительства — четвертый квартал 2024 года.

Заказчиком работ по строительству второго (основного) этапа Багаевского гидроузла выступает ФКУ «Ространсmodernизация». Строительство ведет ГК «Стройтрансгаз».

САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЦЕЛЬ — ПОВЫСИТЬ ПАССАЖИРООБОРОТ

В Саратовской области определяют объемы дноуглубительных работ.

В Саратовской области весной 2024 года специалисты проведут русловую съемку, чтобы определить необходимость проведения в регионе дноуглубительных работ. Об этом шире всего время совещания по организации движения пассажирских междугородних перевозок по Волге.

«В этом году в Саратов поступят современные речные суда «Валдай» на 45 мест. Благодаря поддержке председателя Госдумы Вячеслава Володина регион получит на оплату большей части (2/3) стоимости судов федеральные гранты, а также скидку от производителя. Что-

бы два первых «Валдая» начали ходить по Волге в летний сезон, было принято решение выделить 320 миллионов рублей из регионального бюджета уже сейчас с последующим замещением средствами федерального бюджета в первом квартале 2024 года», — говорится в сообщении пресс-службы областного правительства.

Ожидается, что водный транспорт будет курсировать между Саратовом, Балаковом, Марксом, Вольском, Хвалынском, Воскресенским и Красноармейским районами. Ранее глава региона Роман Бусаргин поручил руководителям районов взять на себя ответственность за приведение в порядок причальных сооружений — восстановить пристань либо организовать дебаркадер.



Фото из ТГ-канала правительства Саратовской области

ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВОРОТА НОВЫЕ ДВУСТВОРЧАТЫЕ

На Волго-Донском канале реконструировали гидроузел № 6.

В Волгоградской области завершилась реконструкция гидроузла № 6 Волго-Донского канала. Заключение о соответствии объекта требованиям проектной документации выдано Нижне-Волжским управлением Ростехнадзора.

В рамках реализации проекта на гидроузле установлены новые двустворчатые ворота, гальсбантные устройства, реконструированы пути и опорно-ходовые узлы подъемно-опускных ворот, а также установлено новое насосное оборудование.

Отмечается, что ввод объекта в эксплуатацию позволит обеспечить надежность и безопасность

работы гидротехнических сооружений, а также бесперебойную навигацию судов.

Волго-Донской судоходный канал соединяет две водные артерии:

Волгу и Дон. Его протяженность составляет 101 км. По каналу ежегодно проходит около 6 тысяч судов, перевозится около 9 млн тонн грузов.



Фото из Telegram-канала Ространсmodernизации

ТАТАРСТАН

ФЛОТ НА НОВЫЙ ЛАД

«Флот РТ» планирует купить все суда и причалы «Татфлота».

АО «Флот Республики Татарстан» планирует закупить все 45 пассажирских судов и причальную инфраструктуру «Татфлота». Об этом на пресс-конференции заявил министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Фарит Ханифов.

По его словам, старые суда будут сданы по программе утильсбора с получением компенсации. На эти средства будет приобретено примерно 10 судов.

Также в этом сезоне начнется ремонт еще семи судов. «Это наши теплоходы «Москва», «Омики» — старые суда, которые отработали по 30–40 лет, но они очень хорошие, у них есть запас прочности», — отметил Фарит Ханифов, добавив, что уже определены заводы по ремонту.

Кроме того, планируется отремонтировать дебаркадеры с сохранением их внешнего вида.

«...Протестировали рейсы из Казани в Ульяновск, Чебоксары и из Елабуги в Сарapul. Тогда

выяснилось, что в Набережных Челнах новый «Метеор» причалить не может. Поэтому там начинается работа по устройству причала», — сказал министр.

Он также сообщил, что к 2025 году в Татарстане предполагается перевезти водным транспортом 500 тыс. пассажиров.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», в целях развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом весной 2023 года было создано АО «Флот Республики Татарстан» со 100-процентным участием Республики Татарстан в уставном капитале. В качестве оплаты уставного капитала создаваемого акционерного общества за счет средств бюджета РТ внесено 2 млрд рублей. Министр транспорта и дорожного хозяйства РТ Фарит Ханифов заявлял, что новому перевозчику от «Татфлота» отойдут около 30 судов и часть речпорта с причалами.

СТИМУЛИРОВАТЬ РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Фото с сайта Ространсmodernизации

Реконструкция правой нитки Нижне-Камского шлюза станет стимулом для роста речных перевозок в европейской части РФ.

В Республике Татарстан завершены работы по реконструкции правой нитки Нижне-Камского шлюза в рамках федерального проекта «Развитие морского и внутреннего водного транспорта». Получено заключение о соответствии объекта требованиям проектной документации.

Немаловажно, что работы на самом загруженном шлюзе Камского бассейна проводились без прекращения судоходства. Это позволило в целом по Камскому бассейну внутренних водных путей завершить навигацию-2023 ростом основных производственных показателей: грузооборот, по сравнению с 2022 г., выросли на 8,4% — до 13 млн 656,3 тыс тонн грузов. Общий объем пассажирских перевозок вырос на 16,4% и составил 141,1 тыс человек.

Камский бассейн, вследствие своего географического положения, является грузообразующим для всей Единой глубоководной системы европейской части РФ. Объем вывозимых грузов, структура которого стабильно включает минерально-строительные, нефтепродукты,

лесоматериалы, техническую соль (галит), зерновые и прочие грузы, более чем на 90% идет по графе межбассейновые перевозки.

Как сообщало контролирующее проведение работ ФКУ «Ространсmodernизация», в рамках реализации проекта была проведена реконструкция гальсбантов рабочих двустворчатых ворот, фундамента для маслonaпорной установки гидроприводов, гидроприводов аварийно-ремонтных ворот и рабочих опускных ворот. Также были заменены насосы откачки камер шлюза.

Нижнекамский судоходный двухниточный однокамерный шлюз, введенный в постоянную эксплуатацию в 1986 г., входит в состав Нижнекамского гидроузла, который расположен на реке Каме в Набережных Челнах.

По оценке ФБУ «Камводпуть», восстановление работоспособности гидросооружения с обеспечением нормального уровня безопасности позволит создать благоприятные условия для дальнейшего развития грузовых и пассажирских перевозок в Пермском крае, республиках Удмуртия, Татарстан и Башкортостан.



АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

ПОБИЛИ СОБСТВЕННЫЙ РЕКОРД

Алтайский край второй год подряд бьет рекорды по речным грузоперевозкам.

В Алтайском крае в навигацию 2023 года водным транспортом перевезено более 1 млн тонн. Рекордный показатель достигается в регионе уже второй год подряд.

Такие показатели стали возможны благодаря увеличению гарантированных глубин судового хода на нескольких участках рек Бия, Катунь и Обь, а также за счет реализации проектов по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта в границах края. Так, в 2023 году из регионального бюджета на эти цели было выделено 43 млн рублей, из федерального бюджета — более 80 млн.

Все работы выполняются в рамках заключенного соглашения о сотрудничестве между пра-

вительством Алтайского края, Росморречфлотом, администрацией Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей и предприятий речной и добывающей отраслей.

«В 2024 году к проведению дноуглубительных работ будет привлечен земснаряд. Это позволит обеспечить гарантированные габариты судового хода. Появление в Алтайском крае такого типа земснаряда улучшит судоходную ситуацию на реке Катунь, также появится техническая возможность увеличить дополнительно глубины, а значит, и потенциал для дальнейшего роста грузоперевозок водным транспортом», — говорится в сообщении краевого министерства транспорта.



Фото с сайта Минтранса Алтайского края

КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВЕРНУТЬ ВЯТКЕ СУДОХОДСТВО

На реке Вятке протяженность судоходных участков увеличена почти в 4 раза.

Весной 2024 года планируется запустить грузоперевозки по реке Вятке впервые после 26-летнего перерыва. О пилотном проекте рассказал заместитель председателя правительства Кировской области Алексей Жердев.

По его словам, министерство транспорта региона совместно с другими ведомствами активно прорабатывали вопрос организации грузоперевозок по реке Вятке. «Принято решение запустить пилотный проект грузоперевозок внутренним водным транспортом на реке Вятке. Планируем, что уже весной 2024 года по реке будут доставляться сырьевые ресурсы для нужд предприятий дорожного и строительного комплексов», — приводятся слова Алексея Жердева на сайте правительства области.

По результатам направленного в прошлом году обращения правительства Кировской области в адрес Федерального агентства морского и речного транспорта с 2023 года на реке Вятке на 18 км (с 6,1 до 24,1 км) увеличена протяженность участков с гарантированными габаритами судового хода.

Как пояснили в региональном министерстве транспорта, это позволит организовать грузоперевозки внутренним водным транспортом нерудных строительных материалов.

Кроме того, параметр гарантированной глубины у города Котельнича, где осуществляет работу пассажирская паромная переправа, увеличен до 1 метра.

Распоряжением правительства Кировской области утвержден план мероприятий по восстановлению деятельности внутреннего водного

транспорта на территории Кировской области на 2023–2027 годы.

В течение 2023 года министерством транспорта Кировской области совместно с органами исполнительной власти и предприятиями сфер строительства, дорожного хозяйства и водного транспорта проведена работа по возобновлению грузоперевозок на Вятке.

В период весеннего половодья 2024 года запланирована реализация пилотного проекта по осуществлению грузоперевозок внутренним водным транспортом на реке Вятке сырьевых ресурсов для нужд предприятий дорожного и строительного комплексов. Приоритетными маршрутами определены направления Ульяновская область — город Киров с целью перевозки цемента, а также город Советск — город Киров для доставки щебня с разрабатываемых участков недр.

Восстановление грузопотоков позволит обосновать необходимость увеличения протяженности судоходных участков реки Вятки, а также возобновить после трехлетнего перерыва полноценную производственную деятельность ООО «Вятское речное пароходство».

Кроме того, с 2024 года «Вятское речное пароходство» возобновляет собственную добычу песчано-гравийной смеси на участке недр «Загарское» с осуществлением перевозки добытого материала внутренним водным транспортом до грузового порта, задействовав участок реки Вятки с гарантированными глубинами.

Грузоперевозки внутренним водным транспортом по реке Вятке не осуществляются с 1998 года.

ЯКУТИЯ

ОТРЕМОНТИРУЮТ К НАВИГАЦИИ

Более 70 единиц флота СК «Якутск» обновят за зиму.

Судоходная компания «Якутск» (входит в ГК «Старвей») в зимний период планирует отремонтировать 72 единицы флота. На судах будет произведена замена и ремонт различных устройств и систем, включая двигатели, электрооборудование, корпус, движительно-рулевой комплекс и другие элементы.

В пункте отстоя и ремонта флота в Усть-Куте планируется отремонтировать 60 судов, в том числе в объеме среднего ремонта: четыре буксирных судна, один сухогруз-толкатель, одно нефтеналивное судно, несамоходный плавучий кран и девять единиц несамоходных сухогрузных барж-площадок; в объеме текущего ремонта: 15 буксирных судов, четыре сухогруза-толкача, одно нефтеналивное судно, плавучий несамоходный кран, 22 единицы несамоходных сухогрузных барж-площадок и судоподъемное судно-док.

В пункте отстоя и ремонта флота в населенном пункте Витим будут



Фото с сайта ГК «Старвей»

обновлены два плавучих несамоходных крана в объеме среднего ремонта и столько же — в объеме текущего ремонта. В пункте отстоя и ремонта флота в Якутске в объеме среднего ремонта будет обновлена нефтеналивная баржа; в объеме текущего ремонта — буксирное судно, вспомогательное судно, четыре несамоходные сухогрузные баржи-площадки и плавучий несамоходный кран.

Кроме того, в рамках судоремонта запланированы капитально-восстановительный ремонт главных

дизелей, модернизация со сменой главных энергетических установок и дизель-генераторных агрегатов, замена радиолокационных станций, модернизация со сменой коллективных спасательных средств (плотспасательный), изготовление направляющей насадки, ремонт и восстановление гребных валов, ремонт шести единиц баллеров и пяти промежуточных валов, ремонт и восстановление 11 гребных винтов.

Выморозочные работы планируется провести более чем на 20 судах.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

НА ПЕРЕКАТАХ ЕНИСЕЯ

Реконструкция гидротехнических сооружений завершена в Енисейском бассейне ВВП.

В Енисейском бассейне ВВП завершена реконструкция гидротехнических сооружений и водных путей: получено заключение о соответствии требованиям проектной документации.

«В рамках реализации проекта на 17 перекатах реки Енисей были выполнены дноуглубительные работы для поддержания гарантированной глубины в 3 метра. Из русла реки извлечено порядка 300 000 куб. м донного грунта. Завершено устройство дамбы, предназначенной для выравнивания потока реки. В тело дамбы уложено около

190 тыс. куб. м камня и галечного грунта», — говорится в сообщении ФКУ «Ространсmodernизация».

Поставлена и смонтирована система мониторинга и контроля средств навигационного оборудования, включающая в себя 903 навигационных знака (буя), оснащенных навигационными фонарями, 113 из которых имеют функцию мониторинга и канал передачи данных по GSM либо по спутниковым каналам. Для управления системой рабочие места операторов в городах Красноярск и Енисейск оснащены видео-

стенной, мониторами, серверным и компьютерным оборудованием.

Реконструкция объекта проведена без помех для судоходства.

Напомним, что грузооборот в Енисейском бассейне внутренних водных путей в 2022 году вырос на 22% и составил более 6 млн тонн. По Енисею перевозят стройматериалы, оборудование, продовольствие, медикаменты и топливо, в том числе доставляют уголь, нефтепродукты и горюче-смазочные материалы в отдаленные территории региона.

ЯНАО

ПОСТЫ НА БОКОВЫХ РЕКАХ

В Обь-Иртышском бассейне в границах ЯНАО планируют открыть несколько гидрологических постов.

Несколько гидрологических постов в Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей будут открыты в 2024 году в границах Ямало-Ненецкого автономного округа. Об этом сообщил директор департамента транспорта и дорожного хозяйства региона Денис Напольских на заседании экспертного совета по вопросам внутреннего водного транспорта Обь-Иртышского бассейна ВВП при Росморречфлоте.

По его словам, «для некоторых отдаленных районов водный транспорт является основным видом транспорта». Открытие гидрологических постов поможет судоводителям получать оперативную гидрологическую информацию об изменениях уровней воды на боковых реках, расположенных в регионе, на которых осуществляются

социально значимые перевозки пассажиров.

Руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Роман Чесноков, комментируя выступление представителя региона, напомнил, что в 2021 и 2022 годах на выделенные ЯНАО бюджетные средства для обеспечения безопасных условий судоходства были разработаны подходы к поселкам Яр-Сале и Панаевск, а в 2023 году для обеспечения глубин, необходимых для завоза грузов в поселок Антипаюта, выполнены дноуглубительные работы на реке Широкой.

Обь-Иртышский бассейн внутренних водных путей является одним из крупнейших в России, в его состав входят 21,7 тыс. км эксплуатируемых внутренних водных путей, из которых протяженность водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов

составляет 9,6 тыс. км. Речная магистраль Обь-Иртышского бассейна простирается от границы с Казахстаном до арктического побережья России, включая полуострова Ямал, Тазовский и Гыданский. Основные внутренние водные пути: реки Иртыш, Обь, Малая Обь, Надымская Обь, Хананельская Обь, Пур, Таз, Большая Обь, Горная Обь, Казым, Обско-Тазовская губа, протоки.

Как сообщил «Водный транспорт», грузоперевозки в Обь-Иртышском бассейне ВВП в 2023 увеличились на 2,9%. По обслуживаемым водным путям Обь-Иртышского бассейна за навигацию 2023 года было перевезено более 12,5 млн тонн грузов, к местам следования доставлены почти 2 млн пассажиров. Объем дноуглубительных работ в бассейне в этом году достиг почти 5,33 млн куб. м.

МОРСПАССЛУЖБА

КОГДА СПАСЕНИЕ — ДЕЛО РУК СПАСАТЕЛЕЙ

Морские спасатели России за прошлый год спасли и эвакуировали более 550 человек.

ФГБУ «Морспасслужба» за 2023 год провело 156 аварийно-спасательных работ, в том числе 111 работ по ликвидации нефтеразливов. За прошлый год морские спасатели России спасли и эвакуировали более 550 человек.

В числе наиболее крупных спасательных операций за минув-

ший год названы снятие с мели судна Blue Shark в Черном море, завершение работ по аварийно-восстановительному ремонту волоконно-оптической подводной линии связи ПАО «Ростелеком» в исключительной экономической зоне Финляндии, медицинская эвакуация члена экипажа ино-

странный судна Tulun. Морские спасатели также участвовали в тушении пожара на балкере Beks Force, провели операцию по спасению экипажа теплохода Seamark, потерпевшего крушение под Новороссийском.

Росморречфлот за прошедший год выдал 63 положительных заключения о проведении тренировочных учений перед утверждением плана предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов и семь заключений о готовности к действиям по локализации и ликвидации максимального расчетного объема разлива нефти и нефтепродуктов по результатам комплексных учений. Силы и средства находящейся в ведении Росморречфлота Морспасслужбы на морских бассейнах приняли участие в 29 тренировочных, 13 комплексных и 7 межведомственных учениях.



Фото с сайта Росморречфлота

РОСМОРПОРТ

«НАДЕЖДА», «МИР» И «ХЕРСОНЕС»

На учебных судах Росморпорта за навигацию-2023 плавательную практику прошли более полутора тысяч курсантов.

Плавательная практика 2023 года завершилась на всех учебных судах ФГУП «Росморпорт». Всего по итогам года ее прошли 1570 курсантов.

На парусном учебном судне «Надежда» практика проходила в пять потоков и продлилась с февраля по декабрь. Под руководством 18 наставников навыки работы в море отработали 517 курсантов различных специальностей из МГУ имени адмирала Г. И. Невельского и его филиалов, а также Сибирского государственного университета водного транспорта. Фрегат совершил 10 рейсов, суммарно провел в море 155 суток и преодолел более 15,2 тыс. морских миль.

Парусник «Надежда» выходил в Охотское и Восточно-Китайское моря, пролив Лаперуза, Татарский и Корейский проливы, продвигаясь преимущественно вдоль берегов Приморского и Хабаровского

краев, острова Сахалин с заходами в морские порты Владивосток и Восточный. Курсанты учились определять местоположение судна по навигационным ориентирам, производили астрономические наблюдения.

Запоминающимся в прошедшем сезоне навигации стало плавание курсантов в августе в морской порт Поронайск, которое длилось неделю и сопровождалось сильными северо-восточными ветрами. При этом обратный путь занял всего 3 дня: экипаж и курсанты преодолевали под парусами почти по 220 морских миль в сутки.

Учебно-производственное судно «Профессор Хлюстин» за год приняло 331 курсанта МГУ имени адмирала Г. И. Невельского — будущих судоводителей, радистов, механиков и электриков, которые проходили практику под руководством 13 наставников с января по

декабрь. В этом году рейсы в море судно не выполняло.

Ранее плавательная практика 2023 года завершилась на двух других парусных учебных судах ФГУП «Росморпорт»: «Мир» и «Херсонес».

ПУС «Надежда» построено в 1991 году. Свое название парусник получил в честь легендарного фрегата, на борту которого 200 лет назад российские моряки под командованием Ивана Крузенштерна впервые в истории отечественного флота совершили кругосветное плавание, доставили первое русское посольство в Японию, провели исследования Сахалина и островов Курильской гряды. Судно изначально эксплуатировалось МГУ имени адмирала Г. И. Невельского, а в ноябре 2014 года передано в хозяйственное ведение ФГУП «Росморпорт». В 2022 году парусник отметил свое 30-летие.



Фото с сайта Росморпорта

РС

ОТ АВТОМАТИЗАЦИИ
ДО РОБОТОТЕХНИКИ

В фокусе внимания РС остаются автономное судовождение, кибербезопасность и энергоэффективность.

Научно-технический совет Российского морского регистра судоходства в 2023 году в рамках секций провел более 20 заседаний, участники обсудили свыше 70 научно-технических тем и выработали более 110 решений. Большинство из них касалось разработки требований для судового радио- и навигационного оборудования, электрического оборудования и автоматизации судов, материалов и методов сварки, а также высокоскоростных, прогулочных, маломерных и спортивно-парусных судов.

В фокусе внимания продолжают оставаться такие высокотехнологичные сферы, как автономное судовождение, кибербезопасность, повышение энергоэффективности судов и использование альтернативных видов топлива. Отдельное внимание было акцентировано на задачах созданной в этом году секции НТС «Морская робототехника». Об этом сообщил ученый секретарь президиума НТС, помощник по научно-технической деятельности Михаил Кутейников. Итоги года были подведены на ежегодном заседании президиума НТС Регистра. В мероприятии

приняли участие представители ведущих научно-исследовательских организаций. В своем приветственном слове генеральный директор РС Сергей Куликов отметил, что заседания президиума — это возможность в формате свободной дискуссии обмениваться мнениями о результатах работы, получать обратную связь от непосредственных пользователей Правил РС и обсуждать перспективные направления развития НТС в соответствии с ключевыми задачами РС и морской индустрии в целом.

В выступлениях докладчиков речь шла о планах по дальнейшему развитию наукоёмких направлений деятельности РС и роли НТС в современных условиях, наиболее существенных нововведениях в нормативно-технических документах РС для судов в проектировании, постройке и эксплуатации. Участники обсудили новые требования РС к подводной сварке, снижению уровня подводного шума, разработку Руководства по расчету температуры корпусных конструкций и интенсивности испарения груза из емкостей для газозовозов.

ААНИИ

ПРИШВАРТОВАННЫЕ КО ЛЬДУ

Экспедиция на ЛСП «Северный полюс» завершится этой весной.



Фото с сайта ААНИИ

Экспедиция на ледостойкой самоходной платформе «Северный полюс» продлится до весны 2024 года. Это связано с траекторией дрейфа льдины, к которой пришвартована платформа. Таким образом, общий дрейф продлится более полутора лет.

В начале 2024 года НЭС «Академик Тreshников» доставит к месту дрейфа смену полярников, грузы, подарки, а также письма, пришедшие в рамках акции «Полярная почта». Весной экспедиция «Северный полюс-41» завершит свою работу. ЛСП вернется в Мурманск, где пройдет техническое обслуживание. В августе 2024 года платформа вновь выйдет в рейс —

начнется экспедиция «Северный полюс-42».

Напомним, платформа «Северный полюс» построена на Адмиралтейских верфях по заказу Росгидромета. Открытие российской дрейфующей полярной станции «Северный полюс-41» состоялось 2 октября 2022 года.

ЛСП «Северный полюс» стала третьим по счету судном научно-экспедиционного флота ААНИИ. Проект 00903 разрабатывался в сотрудничестве Росгидромета, КБ «Вымпел» и института. Контракт на проектирование и строительство ЛСП был подписан весной 2018 года. Судно было спущено на воду в декабре 2020 года, а в августе 2022 года передано в эксплуатацию.



ТРЕНАЖЕР

МАКАРОВКА С НОВА ПЕРВАЯ

ГУМРФ внедрил в образовательную программу тренажеры автономного судовождения.



Фото пресс-службы ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова стал первым из учебных заведений Росморречфлота, внедривших тренажерные технологии автономного судовождения в рамках новой образовательной программы.

Один из первых в России тренажеров для подготовки специалистов по управлению морскими автономными надводными судами (МАНС) создан отечественным разработчиком интеллектуальных решений для судоходства «Эволюция Морских Цифровых Технологий» (ЭМЦТ).

Тренажерный комплекс позволяет отрабатывать вопросы взаимодействия автономных и конвенционных судов, а также управления несколькими автономными судами одновременно с учетом специфики получаемой дополнительной цифровой информации. Предложенное ЭМЦТ программное решение для отработки принципов обмена маршрутными данными между участниками судоходства отражает не только специфику меняющейся роли человеческого элемента в управлении современным судном, но и вызовы растущего уровня рисков кибербезопасности.

Комплекс программного обеспечения тренажера собственной разработки ЭМЦТ реализован в трех исполнениях: традиционном консольном, с применением технологий VR (виртуальной реальности) и AR (дополненной реальности). Исполнение VR/AR добавляет эффект присутствия на реальном судовом мостике.

Для обучения работе по управлению МАНС и взаимодействию с автономными надводными судами специалистами ЭМЦТ разработаны модели районов портов Балтийска и Усть-Луги, а также математические модели полуавтономных паромов «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский». В рамках пуско-наладочных работ проведена интеграция тренажера МАНС с тренажером дистанционного управления главной энергетической установкой судна (тренажер ЦПУ) для комплексных упражнений команд ходового мостика и машинного отделения полуавтономного судна.

Состав оборудования рабочих мест обучающихся максимально приближен по составу и функционалу рабочим местам операторов на судне.

Тренажерный комплекс автономной и электронной навигации МАНС построен на единой платформе с открывшимся в сентябре 2023 года в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ледовым тренажером. Это позволит в перспективе создать интегрированный обучающий комплекс для отработки принципов судоходства с учетом специфики Северного морского пути, в том числе применением информации Штаба морских операций ФГБУ «Главсевморпуть», а также Единой платформы цифровых сервисов, которая должна быть внедрена ГК «Росатом» в 2024 г.

«Мы рассчитываем совместно с поставщиком тренажера разработать реальную судовую навигационную систему», — говорит директор Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ Сергей Айзинов. — Сам тренажер позволит нам не только реализовывать программы ДПО, но и интегрировать его в основные образовательные программы подготовки плавсостава морских судов, а также применять в качестве научно-практической лаборатории при проведении научных исследований и экспериментов».

Введение в эксплуатацию тренажера МАНС реализовано в рамках федерального проекта «Автономное судовождение» при финансовой, организационной и методической поддержке Минтранса России и Росморречфлота и стало еще одним подтверждением статуса вуза как лидера отрасли, который ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова получил по итогам 2022 года.

Торжественное открытие тренажера состоялось при участии председателя Попечительского совета ГУМРФ, председателя совета директоров ООО «ВодоходЪ» Виктора Олерского, ректора ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова», профессора Сергея Барышникова, членов Попечительского совета ГУМРФ, руководителей предприятий морского и внутреннего водного транспорта.

ИДПО

ЧТОБЫ ПЛЫТЬ В ПРОФЕССИЮ ДАЛЬШЕ

Слушателями Института дополнительного профобразования ГУМРФ в 2023 году стали 25 тыс. человек.

Прошлый год ИДПО ГУМРФ стал рекордным по числу слушателей: по данным на 1 декабря в шести учебных центрах института по программам дополнительного профессионального образования прошли обучение свыше 23 850 человек, таким образом, к концу года число обученных превысило 25 000.

Институт в минувшем году продолжил расширение учебно-тренажерной базы. Введен в эксплуатацию интегрированный тренажерный комплекс, включающий управление морским судном с навигационного мостика и управление главным двигателем и вспомогательными механизмами с центрального поста управления машинным отделением. При поддержке компании «Совкомфлот» открыт тренажерный класс по электронной картографии, где разбираются примеры наиболее характерных навигационных аварий и инцидентов, связанных с ошибками в планировании и выполнении перехода, а также в управлении судном.

В сентябре 2023 года открылся новый ледовый навигационный тренажерный комплекс ГУМРФ. Проект реализован Институтом ДПО совместно с ФКУ «Ространс-модернизация». Комплекс состоит из пяти навигационных мостиков в единой сети, быстро настраивается под различные типы судов, их маневренные качества и инерционные характеристики, обеспечивает разнообразие используемых видов винто-рулевого судна, моделирует взаимодействие корпуса судна со льдами различного типа. Особое внимание уделено моделированию движения судов ледового класса Arc4 и Arc7, оснащенных азиподами и винто-рулевыми колонками, для обучения и разработки рекомендаций по маневрированию в акваториях строящихся и развивающихся портов российской арктической зоны и на подходах к ним.

В декабре был открыт уникальный тренажерный комплекс для подготовки персонала морских автономных надводных судов (МАНС). ГУМРФ стал первым из учебных заведений Росморречфлота, внедривших тренажерные технологии автономного судовождения для использования в образовательной и научно-исследовательской деятельности вуза.

В Центре морских арктических компетенций ИДПО в 2023 году закуплено программное обеспечение функционального тренажера универсального атомного ледокола проекта 22220 для подготовки курсантов факультета судовой энергетики и обучения эксплуатационного персонала ФГУП «Атомфлот».

Развивается и УЦ ДПО инженеров. Завершена реновация центра. С ООО «Газпромнефть энергосистемы» заключен договор на реализацию новых программ подготовки, в том числе с применением дистанционных образовательных технологий. Доходы УЦ ДПО инженеров в три раза превысили плановые показатели на 2023 г.

В компьютерных классах УЦ ДПО механиков и электромехаников открыто новое направление подготовки «Повышение квалификации по вопросам использования программного продукта AMOS Business Suite». Проведено пилотное обучение сотрудников транспортно-логистической компании FESCO (5 групп), достигнута договоренность о подготовке курсантов и персонала группы компаний «Совкомфлот» в 2024 г.

В УЦ ДПО судоводителей в 2023 году стартовали курсы по шести новым программам по снятию следующих ограничений: «только портовое плавание», «только рыбопромысловое судно», «только прибрежное плавание», «только не суда, перевозящие грузы», «только несамоходные суда», «только стоечные суда».

Кроме того, Морской УТЦ ИДПО получил аккредитацию на курс DP Refresher and Competency Assessment Course.

В Мурманском филиале ГУМРФ во взаимодействии с Институтом ДПО головного вуза восстановлена линейка учебных программ ДПО штурманского состава морских судов. В эксплуатацию был введен новейший тренажерный комплекс для подготовки судоводителей по использованию судовых радиолокационных станций, средств автоматизированной радиолокационной прокладки и электронно-картографических навигационных информационных систем.

В 2023 году появилось более 20 новых программ, контент которых выложен в систему дистанционного обучения «Фарватер». Это вывело ИДПО на новый качественный уровень, а для клиента появилась возможность существенно снизить расходы на прохождение обучения, а также гибко встраиваться в расписание курсов.

Активен ИДПО и на международной арене. Сотрудники приняли участие в работе семинара Международной ассоциации тренажерных центров подготовки по выживанию на море (IASST), а также в работе международной конференции Морского института по динамическому позиционированию и оффшорной энергии. Представители ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова приняли участие в работе комитета по безопасности на море, комитета по упрощению формальностей, подкомитетов HTW, NCSR в штаб-квартире IMO, участвуют в разработке модельных курсов IMO.

Существенное обновление материально-технической базы учебного процесса по программам, связанным с безопасностью и действиями в чрезвычайных и аварийных ситуациях, вывело университет на новый высокий уровень подготовки.



ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ИНСТИТУТА ДПО ЗА 2023 ГОД

Фото предоставлено ИДПО ГУМРФ