



# ВОДНЫЙ

№2

15  
февраля  
2023

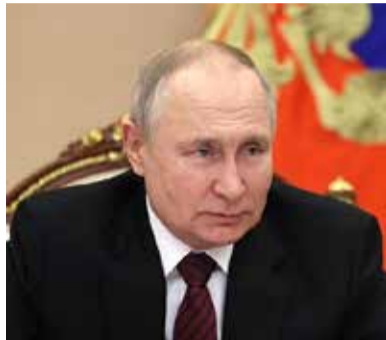
Выходит один раз в месяц

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

# 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».

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ГУМРФ ИМЕНИ АДМИРАЛА С.О. МАКАРОВА



**ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФНБ**  
СТР. 2



**ОСТАВАТЬСЯ НА ПЛАВУ**  
СТР. 3



**ХВАТИТ НА 15**  
**СПГ-БУНКЕРОВОК** СТР. 5



**УРАВНЯТЬ**  
**ПОТРЕБНОСТИ**  
**И ВОЗМОЖНОСТИ** СТР. 9



**ОТ БАКУ ДО КУБЫ** СТР. 10



**КАДЕТОВ ПРИБУДЕТ**  
СТР. 12



Фото из Telegram-канала Росатома

## ЦИФРОВАЯ ЭКОСИСТЕМА СЕВМОРПУТИ

Разработку «ледового навигатора» для Севморпути планируется завершить к середине 2025 года.

Правительство РФ направит 3,8 млрд рублей на создание цифровой экосистемы Северного морского пути, которая объединит все электронные сервисы для участников логистического рынка. Разработку планируется завершить к середине 2025 года, сообщает на сайте российского кабмина.

«Утверждены Правила предоставления субсидии на создание цифровой экосистемы Северного

морского пути. И для этого в федеральном бюджете на текущий и следующий годы предусмотрено почти 4 млрд рублей. Система будет состоять из единой платформы электронных сервисов, через которую станут оказываться услуги участникам логистического рынка», — сообщил премьер-министр России Михаил Мишустин на оперативном совещании с вице-премьерами 16 января 2023 года.

Речь идет о создании «ледового навигатора». Платформа позволит получать актуальные данные о погодных условиях, расположении судов и загрузке портов, логистические услуги, в числе которых оформление разрешений на проход судов, мониторинг, диспетчеризация, управление работой флота.

Еще более 3,5 млрд рублей будет направлено на углубление аква-

тории порта Бухта Север (проект «Восток Ойл») в устье Енисея. Часть средств пойдет на создание систем безопасности мореплавания, что позволит проводить суда, перевозящие более 120 тыс. тонн грузов.

Напомним, согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2024 году 80 млн тонн, 2030 году — 150 млн тонн, 2035 году — 220 млн тонн.

## НАРАСТИТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Для судоремонтных заводов установят нулевую ставку НДС при условии инвестирования в производство.

Правительство РФ подготовило поправки в Налоговый кодекс, устанавливающие для судоремонтных заводов нулевую ставку налога на добавленную стоимость. Льгота будет действовать для предприятий, которые занимаются восстановлением судов в доках и на верфях, а также при условии, что организации станут направлять на собственное развитие не менее 20% выручки на протяжении 7 лет. Такое обязательство будет закреплено в соглашении с государ-

ством. Об этом заявил премьер-министр России Михаил Мишустин на заседании правительства.

Работа ведется в рамках реализации Стратегии развития судостроительной промышленности.

«Глава государства ставил задачу добиться, чтобы как можно больше операций по оснащению, дооборудованию и ремонту судов проводилось именно в нашей стране. Для выполнения этого поручения правительство подготовило поправки в Налоговый кодекс... В результате бизнес смо-

жет за счет сэкономленных средств нарастить свои инвестиционные возможности, больше вкладывать в долгосрочные проекты, закупать передовое, дорогостоящее оборудование, которое необходимо для обслуживания современных высокотехнологичных судов и морской техники», — сказал Михаил Мишустин.

Напомним, предложения о нулевой ставке НДС на ремонтные работы для отечественного флота на российских верфях обсуждаются с 2019 года. В марте

2022 года Минпромторг направил обращение премьер-министру Михаилу Мишустину с просьбой о поддержке гражданского судоремонта путем установления ставки НДС 0% в отношении этого вида работ. В августе вице-премьер — министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров на совещании по вопросам развития судостроительной промышленности доложил президенту, что Правительство РФ совместно с Минфином нашло решение по данному вопросу.

## ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФНБ



Президент РФ поручил обеспечить софинансирование строительства до 260 гражданских судов водного транспорта.

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству обеспечить за счет средств Фонда национального благосостояния софинансирование строительства до 2027 года не менее 260 гражданских судов водного транспорта. «Правительству Российской Федерации... с учетом ранее данных поручений обеспечить за счет средств Фонда национального благосостояния софинансирование проектов, предусматривающих... строительство гражданских судов водного транспорта и их предоставление по договорам финансовой аренды (лизинга), заключаемым на льготных условиях, с учетом необходимости поставки до 2027 года не менее 260 таких судов отечественного производства», — сказано в поручении.

Софинансирование необходимо начать до 31 марта 2023 года, представить доклад главе государства — до 15 апреля текущего года.

Ранее стало известно, что президент России поручил правительству утвердить паспорта инвестиционных проектов, которые софинансируются за счет средств ФНБ по ставке не выше 1,5% годовых и предусматривают строительство гражданских судов водного транспорта и их предоставление по договорам лизинга, заключаемым на льготных условиях.

Как докладывал на совещании президента РФ с членами правительства вице-премьер — глава Минпромторга России Денис Мантуров, по программе лизинга водного транспорта с 2023 по 2027 год верфи рассчитывают построить 260 гражданских судов: танкеры, контейнеровозы, баржи, буксиры и сухогрузы, в том числе арктического класса. По его словам, суммарно программа обновления гражданского флота сверстана на 231 млрд рублей: помимо заложенных в бюджете 10 млрд рублей, которые направляются на субсидии, она предполагает выделение из ФНБ 136 млрд рублей, еще 85 млрд рублей составят привлеченные средства.

### АРКТИКА

# СЕВЕРНОМУ ЗАВОЗУ — ЕДИНОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

Число субсидируемых рейсов по Севморпути в 2023 году планируется увеличить до четырех.

Количество субсидируемых каботажных рейсов по Северному морскому пути в 2023 году планируется увеличить до четырех, чтобы обеспечить северный завоз. Кроме того, для этих целей предполагается привлечь суда меньшей вместимости для заходов в неглубоководные порты. Об этом сообщил первый заместитель министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов.

Гаджимагомед Гусейнов выступил с докладом на выездном совещании по подведению итогов работы по социально-экономическому развитию Дальнего Востока в 2022 году и приоритетным задачам на 2023 год, которое прошло под председательством вице-преьера — полномочного представителя президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева. Замминистра напомнил, что в 2022 году было запущено регулярное грузовое сообщение по СМП, выполнено два рейса из портов Северо-Запада России на Дальний Восток и в обратном направлении, перевезено 8,5 тыс. тонн грузов, загрузка в восточном направлении по последнему рейсу составила 90%.

По его словам, в ходе весенней сессии Государственной думы РФ планируется рассмотреть закон о северном завозе. «Для того чтобы закон заработал со следующего года, мы должны запустить единую систему планирования северного завоза, определить единого морского оператора и приступить к созданию центра управления северным завозом. Также потребуется разработать и утвердить 10 подзаконных актов», — сказал Гаджимагомед Гусейнов.

Как заявил на заседании министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, ежегодно экспорт товаров по СМП через 7 лет должен превышать \$100 млрд, а «значение СМП для экономики России будет сопоставимо с нефтегазовым сектором».

Напомним, Минвостокразвития внесло в Правительство РФ проект федерального закона «О северном завозе» в ноябре 2022 года. Документ предусматривает принципиально новую систему управления завозом, вводит само понятие «северного завоза» и распределяет полномочия между разными уровнями власти. Согласно документу, грузы будут разделены на три категории для обслуживания в портах и терминалах в приоритетном порядке. Планируется ввести цифровую идентификацию и усовершенствовать механизмы закупки товаров северного завоза. Предусмотрены также федеральные меры поддержки северного завоза. Предполагается, что обеспечивать перевозки приоритетных грузов северного завоза морским транспортом по субсидируемым тарифам будет единый морской оператор.

Единым федеральным координатором северного завоза выступит Минвостокразвития России.

Сегодня в периметре северного завоза находится 25 регионов России, в которых

проживают более 3 млн человек. Ежегодно на закупку и доставку более 3 млн тонн грузов выделяется более 87 млрд рублей.

Северный морской путь — единая транспортная коммуникация России в Арктике. Он проходит вдоль северных берегов страны по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское), соединяет порты европейской части России и устья судоходных сибирских рек с Дальним Востоком. В августе 2022 года Правительство РФ утвердило план развития СМП до 2035 года, в который вошло более 150 мероприятий. Общий объем финансирования — около 1,8 трлн рублей. Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2024 году 80 млн тонн, 2030 году — 150 млн тонн, 2035 году — 220 млн тонн.

В 2022 году по Севморпути было перевезено 34 млн 34 тыс. тонн грузов, целевой показатель федерального проекта «Развитие Северного морского пути» был превышен на 2 млн тонн.



Фото пресс-службы ФГУП «Атомфлот»

### АЛЬТЕРНАТИВА

Электрохимический генератор на топливных элементах будет разработан совместно с Центром водородных технологий АФК «Система». Инновация позволит увеличить дальность хода электросудов, которые производит Emperium.

На базе речного пассажирского электрокатамарана Sitronics Group создаст опытный образец судна с электрохимическим генератором. ЭХГ предназначен для выработки электроэнергии из водорода. Итогом реализации проекта станет появление в России судна, работающего на альтернативной энергии. Это станет важным шагом в направлении ESG-трансформации транспортной отрасли в России.

Первоначально в рамках НИОКР будут проанализированы параметры и условия работы водородной энергоустановки на электромобиле. На основе по-

## С ЭЛЕКТРОХИМИЧЕСКИМ ГЕНЕРАТОРОМ

Sitronics Group планирует создать судно на водородном топливе.

лученных данных будет создан силовой генератор для речного пассажирского судна.

«На сегодняшний день водород — самый экологически чистый и перспективный вид топлива. Развитие технологий с его применением соответствует государственным задачам планомерного снижения нагрузки на окружающую среду и увеличения низкоуглеродной генерации. Еще одна важная особенность применения водорода в том, что он в разы может увеличить дальность хода электросудна. Поэтому мы пошли в разработку водородного генератора и планируем переоснастить существующее

судно. Испытания на воде пройдут уже в этом году», — говорит президент Sitronics Group Николай Пожидаев.

Для реализации проекта разработки электрохимического генератора на водороде Sitronics Group организовала совместную проектную группу со специалистами Центра водородных технологий, созданного АФК «Система» для перспективных исследований в области энергетики, транспорта и других сфер применения водорода. Это позволит замкнуть весь цикл разработки и переоснащения электросудна — от научных исследований до натурных испытаний.

«Зарубежный опыт и экономические расчеты показывают, что уже сейчас в области электродвижения водородный транспорт оказывается более перспективным, чем аккумуляторный. Энергоемкость систем на основе водородно-воздушных топливных элементов, а значит, дальность маршрута намного выше, а время зарядкикратно меньше, чем у аналогов на основе литий-ионных аккумуляторов. — говорит Юрий Добровольский, генеральный директор ООО «Центр водородных технологий». — Группа АФК «Система» образовала активы на основе собственных бизнес-ком-

петенций и научных компетенций РАН для продвижения водородных технологий на рынке России. Проект создания водородного водородного транспорта, который реализует Центр водородных технологий совместно с Sitronics Group и Emperium, один из первых в этом направлении».

Сегодня первый российский серийный производитель электросудов Emperium создает несколько видов пассажирских судов речного и озерного типов на электротяге — скоростные катамараны Ecoscruiser вместимостью 120 человек, суда Ecosolt для водных прогулок и экскурсий, Ecosbus для использования в качестве водных автобусов-электродходов. Верфь компании расположена в городе Отрядном Ленинградской области. Первые суда уже поставлены для эксплуатации на речных маршрутах в Москве и Красноярске.

## В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

## РЕАЛИЗОВАТЬ КОНЦЕПЦИЮ

Пассажиры на организованных экскурсионных маршрутах по ВВП в 2023 году может стать почти вдвое больше.

Количество пассажиров на организованных экскурсионных маршрутах по внутренним водным путям России в 2023 году может вырасти почти в 1,8 раза в сравнении с показателем 2022 года — до 3 млн человек. Такой прогноз в ходе рабочего совещания с членами Правительства России под председательством президента России Владимира Путина сделал министр транспорта Виталий Савельев.

Министр также отметил, что за 2022 год внутренним водным транспортом в круизных поездках было перевезено более 320 тыс. туристов, рост составил 35,5% к 2021 году.

В рамках организованных экскурсионных маршрутов внутренним водным транспортом в 2022 году перевезли порядка 1,7 млн чел., что более чем на треть превысило показатель 2021 года.

Правительство РФ в январе 2022 года одобрило план реализации Концепции развития круизного туризма до 2024 года. Согласно документу, в стране должно увеличиться число морских и речных круизов, и такие путешествия должны стать более доступными для граждан.

Помимо этого, поручения по развитию круизного туризма по итогам заседания президиума Госсовета, который прошел 6 сентября 2022 года, дал президент РФ Владимир Путин. В частности, Правительству РФ необходимо до 1 апреля 2023 года в целях развития круизного туризма рассмотреть вопросы и представить предложения по обновлению круизного и прогулочного флота. Кабмину нужно проработать вопрос о субсидировании процентной ставки по кредитам, полученным российскими предприятиями на строительство и модернизацию круизного флота, и об увеличении размера судового утилизационного гранта при строительстве круизных судов.

Президент также поручил включить в доклад вопросы финансирования строительства на российских верфях не менее 140 круизных судов класса «река-море» в рамках программы льготного лизинга гражданских судов водного транспорта; создания, модернизации и восстановления портовой инфраструктуры, в том числе причальных сооружений, для круизных и пассажирских судов.

## МАРКЕТ

## ВОДНЫЙ ТУРИЗМ «МОЛОДЕЕТ»

Оборот рынка речных круизов России в 2022 году увеличился на 30% — до 25 млрд рублей.

Маркетплейс круизных путешествий Круиз.онлайн, объединяющий свыше 10 тыс. речных и морских направлений, подвел итоги 2022 года и дал прогноз на 2023 год. По данным компании, оборот рынка речных круизов в 2022 году увеличился на 30% и составил 25 млрд рублей.

Драйверы роста: переориентация туристов на внутренний рынок, расширение и омоложение аудитории, госпрограмма «Туристический кешбэк» и развитие отрасли.

Отмечается, что за последние три года аудитория круизов молодеет. За этот период средний возраст мужчин сократился с 55 до 49 лет. Среди женщин стабильно держится средний возраст — 50 лет. Соотношение мужчин и женщин сохраняется в пропорции 40% на 60%. В 2022 году в 21% заказов были дети младше 18 лет.

Переориентация части круизных компаний с иностранного туриста на внутреннего и улучшение качества услуг благоприятно отразились на количестве сделок по круизам класса «люкс».

Одним из ключевых факторов увеличения рынка круизов стала высокая активность судовладельцев и операторов: разрабатывается все больше новых тематических круизов и уникальных маршрутов, улучшается сервис до и во время круизов, увеличивается число демократичных и премиальных предложений, внедряются программы рассрочки платежей, проводятся регулярные акции. Для комфортного и безопасного отдыха российские круизные компании проводят реновацию судов и косметические улучшения.

Денис Крейцберг, директор Круиз.онлайн, о самых заметных событиях 2022 года в круизной отрасли: «В 2022 году мы увидели

новые тематические круизы с фокусом на гастрономию, театр, фитнес или программы для детей. Также свою нишу заняли компании, предлагающие круизы без детских активностей или вовсе не предоставляющие билеты круизерам младше 18 лет. Отдельно стоит отметить госпрограмму «Туристический кешбэк». За ее летне-осенний отрезок доля продаж по кешбэку составила 74% от всех продаж».

Согласно данным аналитического центра Круиз.онлайн, количество туристов в 2023 году увеличится минимум на 10%. Стимулом станет сокращение выездного туризма, а также вывод на рынок новых судов и маршрутов. Кроме этого, на всей круизной отрасли благоприятно отразится рост конкуренции среди агентов, которые активнее продвигают круизный отдых на туристическом рынке.

## СОЮЗ ТУРИНДУСТРИИ



## ОСТАВАТЬСЯ НА ПЛАВУ

Чтобы круизный туризм оставался на плаву, необходима поддержка властей — РСТ.

Члены комиссии Российско-го союза туриндустрии по круизному туризму актуализировали предложения для включения в план мероприятий по реализации Концепции развития круизного туризма до 2024 года. По итогам прошедшего заседания комиссии РСТ направил соответствующее письмо заместителю министра экономического развития Дмитрию Вахрукову.

Чтобы круизный туризм продолжал оставаться на плаву, необходимо комплексное развитие этого сегмента рынка и поддержка властей. По общему мнению, в первую очередь, необходимо заняться реновацией и строительством круизных судов в России, а для этого надо субсидировать процентную ставку по соответствующим кредитам.

Как отметил руководитель комиссии РСТ по круизному туризму Алексей Растегаев, сейчас комиссия старается подробно расписать, что нужно сделать для развития круизного туризма на ближайшие годы. «Нужны комфортабельные теплоходы, а для этого важно активнее заниматься строительством и модернизацией. Нужны доступные цены, чему может помочь стабильность топлива и кешбэк... Важен также комфорт вне теплохода, а это, прежде всего, причалы, которые позволяли бы посетить любой город. Далее качество туристических автобусов, которых сегодня не хватает в регионах. Плюс должна быть налажена транспортная логистика, парковочные места», — сказал он.

По информации РСТ, вопрос реновации и строительства судов

особенно остро стоит на Дальнем Востоке. Как отметил руководитель комиссии РСТ по приключенческому туризму Вадим Мамонтов, бизнес нуждается в грантах и субсидиях на строительство маломерных судов для обслуживания круизов. Он привел в пример дальневосточный завод полимерных изделий, который сейчас выпускает два вида каютных катамаранов на 10 и 14 м. «В 2023 году планируется реализация инвестпроекта по расширению производства и линейки полимерных судов, выпуск каютных катамаранов 18 и 24 м. Реализация проекта позволит запустить круизы для небольших групп до 16 человек по реке Амур, морские круизы по акваториям Охотского, Японского морей. Суда маневренны, обладают высокой скоростью, а их небольшие размеры позволяют упростить высадку на берег, в том числе необорудованный. Завод обладает мощностями и технологиями, чтобы выпускать суда и до 35 метров. Но для реализации всех этих возможностей бизнесу необходима господдержка в виде грантов и субсидий», — подчеркнул Вадим Мамонтов.

Прошлого года круизная кампания, по данным РСТ, прошла успешно, в том числе за счет программы кешбэка. «Порядка 30–40% туристов, которые в 2022 году впервые открыли для себя круизы, забронировали туры на этот год. Ожидается, что в 2023 году загрузка судов составит 80–90%. Сегодня продажи идут на уровне прошлого года», — добавил Алексей Растегаев.

## БИЗНЕС

Компания «ВодоходЪ» в навигацию 2023 года выводит на пять круизных судов больше, чем в 2022 году. В этом сезоне из 26 теплоходов будет работать 24 круизных судна.

Впервые в навигацию 2023 года компания «ВодоходЪ» поставила новый круизный маршрут с посещением Выборга. Теплоход «Мустай Карим» — единственное круизное судно, которое может пройти по Финскому заливу до Выборга, пройдя через исторический центр Санкт-Петербурга.

Увеличено количество речных круизов из Перми. Под регион выделен теплоход «Виссарийон Белинский», который будет осуществлять

## СКОНСТРУИРОВАТЬ ПУТЕШЕСТВИЕ

«ВодоходЪ» предложил водным туристам проектировать круиз по своим правилам.

круизы из столицы Прикамья в Москву, Санкт-Петербург, в Карелию, Нижний Новгород, Казань, Самару, Волгоград, Астрахань. Также жители и гости региона смогут создать «круиз по своим правилам» в новом классе круизных путешествий — «Водоход.Лайт» на теплоходе «Константин Федин» и «Кронштадт».

Из новых пунктов судозаходов в Пермском крае появится город Березники и город Оса. Десять теплоходов компании «ВодоходЪ» зайдут в город Юрвец Иванов-

ской области. В удмуртском городе Сарапул можно будет побывать в составе круизов-конструкторов на теплоходе «Константин Федин» в классе «Водоход.Лайт», а также на теплоходах класса «Водоход»: «Александр Радищев» и «Александр Суворов».

Из Ярославля впервые можно будет отправиться в круиз выходного дня в Кострому, с посещением Плеса и Тутаява. Для этого специально отведен блок мест на теплоходе «Семен Буденный».

На круизной линии Санкт-Петербург — Москва добавляется теплоход премиум-класса «Николай Чернышевский».

Формат круизного путешествия в новом классе «Водоход.Лайт», который запущен в 2022 году на теплоходе «Кронштадт», оказался очень востребованным у туристов, поэтому принято решение вывести второе судно в этом классе. В навигацию-2023 туристы, привыкшие отдыхать в своем ритме, смогут спроектировать круиз по своим

правилам на базе уже двух комфортабельных теплоходов «Кронштадт» и «Константин Федин». Тренд — совершать речное путешествие на комфортабельных судах по оптимальной стоимости в своем графике: с длительными стоянками в городах по маршруту, с экскурсиями или без, с полным пансионом или только на базе завтраков — будет продолжен и в 2023 году.

Уже сегодня доступны пять круизов с тематикой «Круизы с приоритетом для взрослых пассажиров» на теплоходе «Александр Пушкин» в осенний период. До начала навигации количество различных тематических круизов в компании обещают увеличить.

## КОНТРАКТ



Фото пресс-службы ФГУП «Атомфлот»

## ФИНАНСИРОВАНИЕ — ПОПОЛАМ

Атомфлот и Балтзавод подписали контракт на строительство пятого и шестого атомоходов проекта 22220.

ФГУП «Атомфлот» и АО «Балтийский завод» подписали контракт на строительство пятого и шестого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Строительство и финансирование будет осуществляться в пропорции 50 на 50 из средств федерального бюджета и за счет Атомфлота. Согласно условиям контракта, ввод в эксплуатацию пятого серийного УАЛ запланирован на декабрь 2028 года, шестого — на декабрь 2030 года.

«Продолжение строительства серии универсальных атомных ледоколов — это ключевой элемент комплексного развития Арктической зоны Российской Федерации», — отметил исполняющий обязанности генерального директора ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. — Несмотря на внешние факторы, мы реализуем план по повышению грузопере-

возок в акватории Северного морского пути. Современные атомные ледоколы являются фундаментом успешности арктических проектов. В высоких широтах только мы можем обеспечить безопасную проводку судов с поддержанием коммерческой скорости».

В настоящее время продолжается строительство третьего и четвертого серийных УАЛ «Якутия» (контрактный срок сдачи — декабрь 2024 года) и «Чукотка» (контрактный срок сдачи — декабрь 2026 года).

Сейчас в акватории Северного морского пути (СМП) работают три универсальных атомных ледокола проекта 22220: «Арктика», «Сибирь» и «Урал». Атомные ледоколы проекта 22220 будут способствовать открытию круглогодичной навигации в восточном секторе акватории СМП.

## КСТАТИ

## СХЕМА ПЕРЕДАЧИ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ

Алексей Рахманов подтвердил возможность передачи 51% Балтийского завода Росатому.

Глава Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов подтвердил информацию о потенциальной передаче госкорпорации «Росатом» 51% Балтийского завода. Об этом Алексей Рахманов заявил в интервью, размещенном на сайте корпорации.

«Идет обычная процедура формирования дата-рум, после которой Росатом приступит к обсуждению всех вопросов, которые мы в этот дата-рум погрузили. И дальше будет принято решение о том, по какой схеме пойдет сделка», — пояснил он.

По словам Алексея Рахманова, сейчас Балтийский завод попал в раздел тех, кто не зарабатывает чистую прибыль. «И тут возникает пикантная ситуация, связанная с тем, что как раз по контрактам Росатома он и не зарабатывает чистую прибыль. И там те же вопросы к заказчикам, которые звучали в отношении рыбаков, имеют место быть. С этой точки зрения, я даже в некотором смысле рад. Будет уникальная возможность, когда и заказчик, и производитель будут осознавать свое нахождение

в одной подводной лодке», — сказал он.

Говоря о том, как сделка повлияет на деятельность Балтзавода, глава ОСК отметил, что 90% загрузки предприятия — это загрузка со стороны Росатома, поэтому «коллегам хочется, чтобы и это было под контролем». С другой стороны, в ОСК понимают, что в итоге получают «выгоду в виде более эффективного и... прибыльного актива».

Напомним: о том, что Балтийский завод, лидер в сегменте атомного ледокольного судостроения России, в скором времени может выйти из контура интересов ОСК, которая получила контроль над верфью чуть более 10 лет назад, и частично перейти в ведомство Росатома, «Водному транспорту» стало известно в конце ноября 2022 года. В декабре 2022 года Алексей Рахманов на очередном заседании Морской коллегии при Правительстве РФ заявил, что при инвестициях около 6 млрд рублей в оборудование и инфраструктуру производственные мощности Балтийского завода можно увеличить на 50%.

## ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

## ПОХОЖЕ НА ДЕЛЬФИНА

В пассажирском судне проекта 04860.1 «Иния» доля отечественного оборудования составит 90%.

Церемония закладки судна проекта 04860.1 «Иния», разработанного в Объединенной судостроительной корпорации для регулярных речных перевозок пассажиров, состоялась в Калининграде.

Проект пассажирского судна «Иния» разработан НИПТБ «Онега», он получил согласование Северного филиала Российского классификационного общества в ноябре 2022 года.

Как отметил заместитель генерального директора ОСК по производственной деятельности Сергей Ляшенко, «Иния» — более мощная модификация «Соталии», и ее проектная скорость при полной нагрузке будет достигать 40 км/ч. Он добавил, что доля отечественного оборудования в проекте (включая пропульсивный комплекс) достигает 90%. «Использованные технические решения максимально унифици-

рованы между этими двумя проектами, что в перспективе должно упростить эксплуатацию парка подобных судов в регионах», — также сказал он.

Как и проект «Соталия», «Иния» названа в честь вида пресноводного речного дельфина, обитающего в Амазонке. Элементы дизайна судна имеют определенное сходство с контуром дельфина, выпрыгнувшего из воды.



Рис. с сайта ОСК

Судно рассчитано на 54 пассажира и двух членов экипажа, имеет осадку 0,5 м и габаритную длину 24,8 м. В отличие от другой разработки НИПТБ «Онега» — речного трамвая «Соталия» — высота борта «Инии» достигает 1,4 м, что позволит использовать ее не только в условиях рек и каналов, но и на озерах и водохранилищах.

## ИЗ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ

Все электрооборудование для строительства пассажирского судна «Андрей Дубенский» собрано из комплектующих российского производства.

Санкт-Петербургский филиал «ВНИИР-Прогресс» произвел поставку электрооборудования для строительства пассажирского судна «Андрей Дубенский». Главные и аварийные распределительные щиты, комплекты вторичных щитов, трансформаторы 180 кВА и 40 кВА поставлены в рамках контракта с АО «Средне-Невский судостроительный завод».

Все оборудование собрано из комплектующих российского производства и прошло приемку представителями Российского морского регистра судоходства.

«Андрей Дубенский» является головным пассажирским судном

проекта А45–90.2 в серии из двух единиц, которую строят на СНСЗ для работы в Арктической зоне на реке Енисей. Электрооборудование для второго судна этой серии — «Виктор Астафьев» — также поставит Санкт-Петербургский филиал «ВНИИР-Прогресс».

Проект представляет собой однокорпусное судно с тремя пассажирскими палубами, прогулочной палубой, рулевой рубкой, расположенной в носовой части судна на второй палубе, с кормовым расположением машинного отделения, трехвальной дизельной энергетической установкой. Пассажирское судно А45–90.2 предназначено для перевозки 245 пассажиров

на маршруте протяженностью до 5000 км. Особую роль в проекте играет безопасность, экономическая эффективность, уровень комфорта, отвечающий современным мировым стандартам, а также высокая экологичность.

Основные характеристики пассажирского судна проекта А45–90.2: длина габаритная — 99,0 м; ширина габаритная — 14,9 м; высота борта — 4,2 м; осадка габаритная — не более 2,0 м; надводный габарит с заваленной мачтой — не более 14,2 м; экипаж — 41 чел.; автономность — 15 сут.; скорость хода — 12,4 уз.

## КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

## ДЛЯ МТК «СЕВЕР — ЮГ»

Судостроительный завод «Лотос» приступает к строительству сухогрузов-контейнеровозов.

Судостроительный завод «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта в 2023 году приступит к строительству четырех универсальных сухогрузов-контейнеровозов проекта 00108 смешанного плавания повышенной контейнеро-вместимости.

Контракт на строительство и поставку четырех сухогрузов-контейнеровозов проекта 00108 ЮЦСС заключил в конце декабря 2022 года. Срок поставки контейнеровозов — 2025 год. Финансирование строительства предусмотрено распоряжением Правительства РФ от 23 сентября 2022 года. Стоимость каждого судна по данному распоряже-

нию составляет 1 млрд 741 млн рублей.

Проект 00108 разработан нижегородским конструкторским бюро «Вымпел». Это первый российский проект универсального сухогруза-контейнеровоза, который может перевозить контейнеры международного стандарта, в том числе рефрижераторные. Судно также может перевозить в двух трюмах любые виды сухих грузов, в том числе зерно, лес и пиломатериалы, генеральные грузы. Судно имеет большую вместимость по негабаритным грузам.

Размерения новых судов соответствуют классу «Волго-Дон макс». Они смогут эксплуатироваться в морских районах, а так-

же на внутренних водных путях России с учетом ограничений по габаритам и осадке, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал в рамках международного транспортного коридора «Север — Юг».

Основные технические характеристики: наибольшая длина судна — 141 м, ширина — 16,9 м, высота борта — 6,3 м. Объем грузовых трюмов составляет 12 тыс. куб. м, дедевит в море — 9200 тонн (при осадке 5,3 м), в реке — 5000 тонн (при осадке 3,6 м), скорость — 10 узлов.

## ИНФРАСТРУКТУРА

## НА ТРАНСКАСПИЙСКОМ МАРШРУТЕ

Объем дноуглубительных работ на ВКМСК в 2023 году достигнет 12 млн тонн.

В рамках развития Волго-Каспийского морского судноходного канала (ВКМСК) в 2022 году было проведено дноуглубление, в результате которого вычерпано 5 млн тонн грунта и ила. В 2023 году запланировано изъятие 12 млн тонн. Об этом президенту РФ Владимиру Путину доложил министр транспорта Виталий Савельев, сообщается в Telegram-канале российского правительства. Ранее сообщалось, что в 2022 году к работе на ВКМСК привлекалось рекордное количество единиц дноуглубительного флота — на разных участках работало 28 судов. Изъятые 5 млн куб. м грунта для беспрепятственной проводки судов с осадкой 4,2 мкратно превысили среднегодовые объемы дноуглубления на канале.

Правительство России предусмотрело субсидию на проведение дноуглубления на ВКМСК: ФГУП «Росморпорт» выделяется 2,5 млрд рублей из бюджета в 2023 году. Ожидается, что в текущем году проходная осадка на ВКМСК будет доведена до 4,5 м.

Волго-Каспийский морской судноходный канал — инфраструктурный объект на Транскаспийском маршруте, важнейшем звене международного транспортного коридора «Север — Юг». Это самый протяженный искусственный канал России.

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 Решт, 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.

Ожидается, что к 2030 году перевозки российских грузов по МТК «Север — Юг» возрастут почти в два раза: с текущих 17 млн до 32 млн тонн.

## ОБЕСПЕЧИТЬ БЕСПЕРЕБОЙНУЮ НАВИГАЦИЮ

Под контролем Ространсmodernизации идет реконструкция 18 объектов внутренней водной инфраструктуры.

В рамках реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» под контролем ФКУ «Ространсmodernизация» на данный момент в реконструкции находится 18 объектов внутренней водной инфраструктуры, заявил заместитель председателя правительства Марат Хуснуллин, сообщает пресс-служба Правительства РФ. «Протяженность судноходных водных путей России составляет более 101 тыс. км, поэтому развитию водной инфраструктуры уделяется большое внимание. Важно обеспечить безопасность и надежность водных путей. По аналогии с дорожной сетью мы планируем создавать единую, комфортную для пользователей водную транспортную сеть, которая будет обеспечивать мобильность грузов и людей», — рассказал Марат Хуснуллин. — На сегодняшний день ФКУ «Ространсmodernизация» ведет работы на 18 объектах. Водная сеть России включает более 700 гидротехнических сооружений различного назначения, в том числе судноходные шлюзы,

насосные станции, плотины, дамбы и водосбросы.

В настоящее время масштабная реконструкция гидросооружений на водных путях ведется в Енисейском, Волжском, Камском, Азово-Донском, Байкало-Ангарском, Беломорско-Балтийском, Волго-Донском и Московском бассейнах.

Основные виды проводимых работ: замена механического оборудования, реконструкция систем автоматизации и мониторинга гидротехнических сооружений, дноуглубительные работы, поставка навигационного оборудования.

В 2023 году планируется завершить реконструкцию шлюза № 18 на Беломорско-Балтийском судноходном канале, а также часть работ по реконструкции шлюзов на Волго-Донском судноходном канале имени В. И. Ленина.

Завершается комплекс работ по реконструкции механического и гидравлического оборудования левой нитки Нижне-Камского шлюза, а также реконструкция водных путей и дноуглубительные работы на Енисее.

Продолжается работа и над ключевыми проектами федерального значения: строительство Багаевского гидроузла в Ростовской области и реконструкция Городецкого гидроузла в Нижнем Новгороде. Реконструкция судноходных шлюзов Городецкого гидроузла на Волге обеспечит увеличение пропускной способности участка с 12 млн до 32 млн т грузопотока. После завершения строительства Багаевского гидроузла пропускная способность реки Дон на этом участке увеличится с 12 млн до 19 млн тонн.

Ввод объектов в эксплуатацию значительно повысит уровень безопасности транспортной инфраструктуры, а также позволит увеличить пропускную способность и обеспечить бесперебойную навигацию пассажирского, технического и грузового флота на внутренних водных путях.

По данным Росморречфлота, в 2023 году объем перевозок грузов водным транспортом вырастет до 118,8 млн тонн, а объем перевозок пассажиров — до 10,9 млн человек в год.



Багаевский гидроузел. Фото с сайта АО «Стройтрансгаз»

## УСТЬ-ЛУГА — КАЛИНИНГРАД



Фото с сайта Росморпорта

## ХВАТИТ НА 15 СПГ-БУНКЕРОВОК

Росморпорт наращивает объемы СПГ-бункеровки паромов для линии Усть-Луга — Калининград.

ФГУП «Росморпорт» и бункерный оператор ПАО «Газпром нефть» — предприятие «Газпромнефть Марин Бункер» — заключили новый договор о сотрудничестве по обеспечению новейших судов предприятия сжиженным природным газом.

В рамках договора в 2023 году «Газпромнефть Марин Бункер» продолжит поставлять экологичное топливо для заправки паромов ФГУП «Росморпорт», осуществляющих грузоперевозки на линии морской порт Усть-Луга — морской порт Калининград. Оператор обязался поставить предприятию СПГ в объеме 10 000 тонн. Этого хватает паромам для осуществления более 15 бункеровок.

Первый договор о сотрудничестве между организациями подписан 15 сентября 2022 года на Петербургском международном газовом форуме и фиксировал бункеровку СПГ в объеме 850 тонн.

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Сергей Пылин отмечает, что применение безопасных с точки зрения экологии окружающей среды технологий не только на этапе проектирования, но и в процессе эксплуатации нового флота — одно из приоритетных направлений работы предприятия.

«ФГУП «Росморпорт» продолжает обеспечивать бесперебойное снабжение Калининградской области с основной частью России и справляться с рекордно возросшими с 2022 года нагрузками на паромную линию. В ходе сотрудничества с «Газпромнефть Марин Бункер» в 2022 году нам удалось не только приобрести успешный опыт практического использования на пароме в качестве топлива СПГ, но и отметить его преимущества при эксплуатации судов. Использование сжиженного

природного газа снижает расходы на топливо, повышает экологичность и безопасность перевозок в стратегически важном для России в текущей геополитической ситуации Балтийском бассейне», — подчеркнул Сергей Пылин.

Регулярные поставки СПГ-топлива для бункеровки нового автомобильно-железнодорожного парома «Генерал Черняховский» в рамках партнерства ФГУП «Росморпорт» и «Газпромнефть Марин Бункер» начались осенью 2022 года. Поставки осуществляет заправщик «Дмитрий Менделеев» — построенное по заказу «Газпром нефти» единственное в России судно, способное выполнять поставки сжиженного природного газа по технологии «борт-в-борт». Первая бункеровка инновационного судна успешно прошла в Усть-Луге 15 октября 2022 года.

За два с половиной месяца в 2022 году паром «Генерал Черняховский» забункерован СПГ пять раз, в январе 2023 года — один раз. В рамках нового соглашения в январе 2023 года на Балтике впервые проведена бункеровка и второго работающего на морской линии эконопарома «Маршал Рокоссовский».

На паромах предусмотрена энергетическая установка, которая в качестве топлива использует СПГ или дизельное топливо с низким содержанием серы. Использование судами в качестве топлива СПГ повышает экологичность транспортной инфраструктуры Северо-Западного региона страны путем уменьшения выбросов в атмосферу углекислого газа до 30%, оксидов азота — более чем на 90%, оксидов серы и сажи — на 100% по сравнению с аналогичными судами на традиционном «тяжелом» топливе.

## СООБЩЕНИЕ

## НА «КОТЛИНЕ» В КРОНШТАДТ

Катамараны проекта 04580 «Котлин» начнут курсировать на линии Санкт-Петербург — «Остров фортов» в 2023 году.

Первые пассажирские катамараны проекта 04580 «Котлин», строящиеся на Средне-Невском судостроительном заводе, начнут курсировать на линии центр Санкт-Петербурга — причал музейно-исторического парка «Остров фортов» в 2023 году. Осенью 2022 года части корпуса первого катамарана были установлены в кильблоки в проектное положение. Сейчас полным ходом идет формирование надстройки и рубки судна.

Строительство первой пары катамаранов, заложенных на СНСЗ в марте 2022 года, ведется по графику. 17 января 2023 года в ходе визита руководителя проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксении Шойгу и представителей судоходной компании «Нева Тревел» на СНСЗ были подтверждены сроки сдачи заказчикам пассажирских катамаранов для возобновленного в 2021 году водного маршрута из центра Санкт-Петербурга в Кронштадт.

Проект по строительству катамаранов «Котлин» реализуется в рамках развития туристско-рекреационного кластера «Остров фортов». Всего запланировано строительство шести катамаранов этого проекта. Заказчиком выступает ООО «Нева Тревел», владеющее флотом из 35 речных пассажирских судов различного типа — самым крупным в Санкт-Петербурге — и перевозящее более 800 тыс. пассажиров ежегодно.

«В 2021 году мы с нашей партнерской судоходной компанией возродили регулярное водное сообщение между Кронштадтом и центром Петербурга, и этот маршрут сразу доказал свою востребованность. Уже вторую навигацию подряд отмечается динамичный рост пассажиропотока,

и с открытием Музея военно-морской славы, отреставрированных фортов и других объектов кластера «Остров фортов» востребованность морских перевозок будет только увеличиваться. Со строительством на СНСЗ новых высокотехнологичных катамаранов пассажирский флот, работающий в Кронштадте, получит развитие в соответствии с растущим спросом, а для пассажиров, в том числе маломобильных, откроются широкие возможности для комфортного и интересного путешествия по воде», — отметила Ксения Шойгу.

Катамараны смогут проходить под сводами петербургских мостов и будут обладать высокими скоростными и мореходными качествами. Проект судна разработан петербургским проектно-конструкторским бюро «Форс Тех-

пара будет передана заказчику в навигацию 2024 года, третья — в мае 2025 года.

Кроме того, в декабре 2022 года был заключен трехсторонний контракт между СНСЗ, ООО «Нева Тревел» и Государственной транспортной лизинговой компанией, предполагающий строительство еще четырех новых экскурсионно-прогулочных катамаранов проекта «Соммерс». Суда планируется ввести в эксплуатацию попарно — в 2024 и 2025 годах соответственно. С 2024 года они начнут перевозить пассажиров вокруг реставрируемых в рамках проекта «Остров фортов» объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО — «Кроншлот», «Петр Первый» и «Император Александр Первый», а также фортов «Милютин», «Константин» и «Павел Первый». Каждое из судов

*Характеристики пассажирского катамарана проекта 04580 «Котлин»: длина габаритная — 32 м; ширина наибольшая — 8,7 м; высота надводного борта — 1,4 м; осадка габаритная — 1,32 м; мощность двигателей — 2х882 кВт; мореходность — 4 балла; скорость максимальная — около 57 км/ч; пассажироместимость — до 200 чел.; экипаж — 3 чел.; корпус и надстройка — алюминево-магниево-сплав.*

нологии». Строительство судов ведется под надзором Российского морского регистра судоходства.

По условиям контракта, сдача первых двух единиц запланирована на навигацию 2023 года, вторая

пассажироместимостью до 120 человек будет обладать улучшенными мореходными качествами для акватории Финского залива и оснащаться по последнему слову техники.



Рис. предоставлен ОСК

## ЭЛЕКТРОННЫЕ КАРТЫ

## ЛАДОГУ «ПОСЧИТАЮТ»

Sitronics KT завершит оцифровку Ладожского озера к концу года.

Sitronics KT приступила к завершающему этапу оцифровки Ладожского озера. Итогом реализации проекта станут электронные навигационные карты для судоходства второго по величине озера России. Для выполнения задания Sitronics KT использовала космическую съемку, топографо-геодезические работы и гидрологические наблюдения. Цель — создать цифровые базы данных навигационной информации для обеспечения безопасного и оптимального движения судов по единой глубоководной системе европейской части РФ.

Для создания цифровых карт всю территорию озера разделили на три части. На каждой была организована съемка из космоса. С помощью автоматизирован-

ного промерно-испытательского комплекса сделаны промеры дна. В Sitronics KT отмечают, что для работы АПИК используются высокоточный ГЛОНАСС/GPS-приемник с функцией спутникового навигационного компаса, приемник дифференциальных поправок от контрольно-корректирующих станций УКВ-диапазона, гидрографический эхолот с углом луча от 6 градусов. Все данные передаются в картографическую службу в режиме онлайн.

На данный момент уже составлены электронные навигационные карты на северную и юго-западную части озера, составляющие в сумме 12 тыс. кв. км. Площадь поверхности озера составляет практически 18 тыс. кв. км. Полное окончание работ запланировано

на конец 2023 года. «Предыдущие данные о глубинах озера были получены более полувека назад и не были так точны, как сейчас. Мы проводим промеры, используя многолучевой эхолот, что ранее не делалось, — такой метод значительно повышает точность измерений. Полученные данные позволяют уточнить рекомендованные пути и предложить новые маршруты, что обеспечит безопасность судоходства», — рассказал генеральный директор Sitronics KT Андрей Родионов.

Это не первый подобный проект, реализуемый компанией для Министерства транспорта. Ранее были оцифрованы почти 70 000 км судоходных рек России для развития речного судоходства и обеспечения безопасной навигации.

## ИНФРАСТРУКТУРА



Фото с сайта Главгосэкспертизы

ВОЛХОВСКИЙ ШЛЮЗ  
РЕКОНСТРУИРУЮТ

В ходе реконструкции Волховского шлюза завершены работы по бурению и установке грунтовых анкеров.

В Ленинградской области продолжаются работы по реконструкции Волховского шлюза. В рамках реализации проекта завершены работы по бурению и установке грунтовых анкеров. Сейчас выполняется демонтаж железобетонных конструкций причальной линии, реконструкция разделительной стенки верхнего подводного канала, речной и береговой лестницы.

Напомним, в конце июля 2022 года Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проектно-сметной документации на проведение реконструкции Волховского шлюза. Она включает работы по наиболее ответственной судоходной части с реконструкцией единственного в своем роде поворотного моста. В итоге будут обновлены верхний и нижние подходы каналы, поворотный мост, реализованы мероприятия по береговым сооружениям.

Проект будет выполнен в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы России Федерального проекта «Внутренние водные пути», входящего в нацпроект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры». Застройщиком выступает ФБУ «Администрация «Волго-Балт», генпроектировщиком — АО «Большая строительная компания».

Стоимость реконструкции Волховского шлюза оценивается в 2,7 млрд рублей. Завершить работы планируется в конце 2024 года.

Волховский шлюз расположен в городе Волхов Ленинградской области. Введен в эксплуатацию в 1926 году. Класс СГТС — III. Шлюз предназначен для пропуска судов и составов, поддержания подпорного уровня воды. Протяженность напорного фронта Волховского шлюза составляет 198,15 м.

## ПОДПИСКА

на печатные издания  
Медиа-группы «ПортНьюс» в 2023 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) — 6000
- Годовая подписка на печатную и электронную версию журнала (4 номера) — 8000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4000



## 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





## ИНФРАСТРУКТУРА

## НА ЛЕВОБОЕРЕЖЬЕ НАГАТИНСКОЙ ПОЙМЫ

Морспасслужба выполнит подводно-технические работы по дноукреплению причалов Южного речного вокзала Москвы.

Управление подводно-технических и строительных работ ФГБУ «Морспасслужба» включилось в процесс строительства и ремонта причалов Южного речного вокзала в Москве. Для участия в проекте подписан договор подряда Морспасслужбы на производство подводно-технических работ по дноукреплению и устройству противодиффузионного экрана в подводной части комплекса причалов. Работы со стороны учреждения должны быть завершены в межнавигационный период до 1 апреля 2023 года.

Для проведения работ в район Нагатинского затона на левом берегу Нагатинской поймы в месте спрямления русла Москвы-реки прибыл технический караван Тверского филиала Морспасслужбы. В его составе находятся буксир

ледового класса, 16-тонный плавкран и 1000-тонная баржа. Круглосуточно на проведение работ по дноукреплению и устройству подводной части причалов заступает многочисленная смена гидростроителей. В работах принимают участие водолазы, гидротехники, гидрографы, геодезисты и другие специалисты в области гидротехнического строительства.

Согласно договорным обязательствам, Морспасслужба несет ответственность за дноуглубление причального фронта речного вокзала. Для полноценной работы объекта и безаварийной эксплуатации пассажирского флота глубина Москвы-реки у причалов должна соответствовать проектным значениям. С целью достижения необходимых отметок глубины, дноукрепления и устройства противодиффузионного



Рис. с сайта мэра Москвы

экрана подводной части причалов строителям предстоит выполнить выборку иловых отложений и донного грунта, укладку и выравнивание гравийно-песчаной подушки, укрепление поверхности дна матами «Рено» (габионами).

Южный речной вокзал планируется открыть летом 2023 года после реновации всей территории. Отсюда пассажирские суда будут следовать в Нижний Новгород, Калязин, Коломну, Ярославль, а дальше по Волге через Волго-Донской канал до Азовского и Черного морей.

## НА ВОРОБЬЕВЫХ ГОРАХ

В Москве проведут капитальный ремонт причала «Сетунь».

Москомэкспертиза сообщает о согласовании проектной документации для объекта «Капитальный ремонт причала «Сетунь», литер II Воробьевско-Андреевской (Лениногорской) набережной р. Москвы» по адресу: Сетуньский мост — мост автомобильный Андреевский, район Раменки Западного административного округа города Москвы. Эксперты согласовали проект капитального ремонта причала «Сетунь», расположенного на Воробьевско-Андреевской набережной Москвы-реки.

Участок проведения работ располагается в границах особо охраняемой — природной территории природный заказник «Воробьевы горы». Важно, что зона производства работ не затронет зеленые насаждения, и после завершения ремонта проектом благоустройства предусматривается восстановление только твердых покрытий.

Председатель Москомэкспертизы Анна Яковлева сообщила, что в рамках проекта предусматривается очистка акватории вдоль причала, укрепление дна путем

укладки щебня и поверх него слоя из бутового камня. Также специалисты частично переустроят шпунтовую стенку причала и восстановят защитный слой его железобетонных конструкций.

«Работы также включают замену отбойных и швартовых устройств, леерного и перильного ограждений, установку новых металлических пандусов. Помимо этого, большое внимание уделяют обновлению гранитного покрытия причала, ступеней и облицовки лестничных сходов», — добавила Анна Яковлева.

## ПРИЧАЛИТЬ В ТУТАЕВЕ

Универсальный причальный комплекс для паромной переправы через Волгу установят в Ярославской области к навигации 2023 года.

Решение о приобретении универсального причального комплекса для организации переправы через Волгу в Тутаеве (Ярославская область) принято на заседании региональной инвестиционной комиссии под председательством губернатора Михаила Евраева. Для приобретения комплекса планируется выделить 80,4 млн рублей из бюджета региона. Причал сможет обслуживать паромы различного целевого назначения

и начнет работу в этом сезоне, сообщает пресс-служба областного правительства.

На подготовку к монтажу объекта потребуется около 100 дней. Работы на обоих берегах будут в тех же районах, где паром останавливается традиционно. Планируется, что к маю 2023 года причал будет готов к работе.

Разборная конструкция причала позволит трансформировать его под различные транспортные

средства. Зимний период он будет демонтироваться.

Грузопассажирская переправа в Тутаеве отсутствует с 2021 года. Перевозка людей через Волгу в навигационный период осуществляется на теплоходе «Борис Кустодиев». Пассажиропоток составляет около 1,5 тыс. человек в сутки.

По словам губернатора, для развития водного сообщения в этом году начнется строительство причалов еще в ряде районов области.



Фото с сайта правительства Ярославской области

## ГРАНТЫ



Фото с сайта правительства Москвы

## НА РАЗВИТИЕ РЕЧНЫХ ПРОГУЛОК

Операторы прогулочного флота в Москве получили гранты на развитие.

Гранты для развития речных прогулок в Москве получили 7 судовладельцев на общую сумму 100 млн рублей. Об этом пишет столичный Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры в Telegram. Полученные средства помогут судовладельцам возместить часть прошлых затрат и улучшить судно для работы в сезоне 2023 года.

«Мы подвели итоги отбора претендентов на получение грантов для развития речных прогулок — общий бюджет в 100 млн рублей разделили 7 судовладельцев, которые выполнили все наши требования», — сказано в сообщении. Среди выдвинутых к судовладельцам требованиям было отсутствие задолженностей перед Федеральной налоговой службой и за пользование причалами; работа на маршруте более 90 дней; соответствие судна всем требованиям безопасности; отсутствие происше-

ствий, причинивших вред жизни и здоровью.

Подать заявку в конце 2022 года могли юридические лица и предприниматели, которые работали во время всего сезона навигации.

Напомним, власти Москвы объявили о начале приема заявок на гранты для операторов прогулочного флота в ноябре 2022 года. Предполагается, что мера поможет судовладельцам, которые работают в акватории Москвы-реки, возместить часть затрат на организацию новых прогулочных маршрутов, в том числе оснащение судов навигационными элементами, введение новой билетной системы и развитие клиентских сервисов.

В настоящее время в Москве работают 16 судовладельцев, флот состоит из 49 судов. В 2022 году был изменен режим работы прогулочного флота: теперь в столице существуют 9 прогулочных маршрутов с единой навигацией и единым сайтом покупки билетов.

## СУДОСТРОЕНИЕ

## ИЗ КОМПОЗИТОВ НА ПРИНТЕРЕ

В Дубне появится первое серийное производство судов на подводных крыльях.

Компания «Мортех» в этом году завершит на территории ОЭЗ в Дубне строительство предприятия, на котором будут выпускаться высокоскоростные суда на подводных крыльях. Это будет единственное в Московской области серийное производство высокого класса судов, изготовленных из отечественного сырья и укомплектованных российскими двигателями и оборудованием.

Резидент ОЭЗ «Дубна» и участник Межрегионального промышленного кластера «Композиты без границ» компания «Мортех» намерена ежегодно выпускать до 48 корпусов судов длиной 8,5–10 метров. Они будут изготавливаться с помощью промышленных 3D-сканеров и одного из самых больших в России 3D-принтеров, а также полностью производиться из отечественного сырья.

«Корпуса будут использоваться для производства плавательных средств. Основными преимуществами являются катамаранная конструкция, наличие подводного крыла. Это позволяет значительно снизить нагрузку на двигатель за счет минимально смоченной поверхности. К тому же использование композитов, изготовленных инновационным методом, снижает вес конструкции при увеличении

ее прочности», — рассказал генеральный директор ООО «Мортех» Владимир Ларькин.

По словам руководителя предприятия, на данный момент большая часть отечественного рынка малых судов заполнена импортными плавсредствами. При этом российские производители при изготовлении судов зачастую используют компоненты, импортируемые из США и Европы.

На первоначальном этапе производства финальная продукция «Мортех» также будет оснащаться двигателями и оборудованием иностранных фирм, которые сохранили представительство и гарантийные программы. Но после завершения работ по созданию силовой установки собственной конструкции заказчикам будет предлагаться расширенный модельный ряд, оснащенный собственным оборудованием, и конечная продукция будет иметь 100-процентную локализацию.

Первый цех завода в подмосковной особой экономической зоне планируют запустить в III квартале этого года, полностью предприятие будет сдано в эксплуатацию в конце 2024 года. В ходе реализации проекта будет создано 15 рабочих мест, инвестиции составят 550 млн рублей.

## ТАТАРСТАН



Фото с сайта Ространсmodernизации

## БУДЕТ С АВТОМАТИКОЙ

Ввод в эксплуатацию Нижне-Камского судоходного шлюза планируется в 2023 году.

На Нижне-Камском шлюзе продолжают работы по реконструкции. Завершить реконструкцию объекта планируется в 2023 году. В рамках первого этапа завершен комплекс работ по реконструкции механического и гидравлического оборудования, а также насосной станции левой нитки Нижне-Камского шлюза. Выполнен комплекс работ по устройству пожарной сигнализации и электроснабжению. На объекте выполнены работы по

установке автоматизированной системы управления камеры шлюза, которая обеспечит работу механизмов в автоматическом режиме.

Ввод объекта в эксплуатацию повысит уровень безопасности сооружения, а также позволит обеспечить бесперебойный пропуск пассажирского, технического и грузового флота на реке Каме.

Работы ведутся в рамках федерального проекта «Развитие морского и внутреннего водного транспорта».

## КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

## УВЕЛИЧАТ ГАБАРИТЫ

Росморречфлот проведет углубление и расчистку русла на отдельных участках реки Вятки.

В Кировской области на 23 км реки Вятки улучшат параметры судоходства, сообщили в пресс-центре регионального правительства. По распоряжению Росморречфлота на реке в 2023 году увеличат протяженность участков с гарантированными габаритами судового хода.

На участке судового хода реки Вятки 670 км — 652 км за счет средств федерального бюджета будет проведен комплекс путевых работ по углублению и расчистке русла, после чего будет установлена третья категория внутренних водных путей.

«Это позволит обеспечить регулярное судоходство на участке реки Вятки от грузового порта в городе Кирове вниз по течению протяженностью 23 км. Указанный участок планируется использовать для организации грузоперевозок

водным транспортом нерудных строительных материалов для нужд дорожного и строительного комплексов региона», — пояснили в Министерстве транспорта Кировской области.

Кроме того, на участке судового хода реки Вятки 535,1 км — 534 км у города Котельнича планируется увеличение гарантированной глубины судового хода до 1 м для обеспечения работы пассажирской паромной переправы.

Мероприятия по расчистке и углублению участков реки Вятки проводятся Федеральным агентством морского и речного транспорта. Это результат совместной работы с правительством Кировской области по вопросу восстановления деятельности внутреннего водного транспорта на территории области.



Фото с сайта правительства Кировской области

## НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

## МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЙ ХАБ

Беларусь заинтересована в приобретении контейнеровозов нижегородского производства.

Нижегородская область готова построить суда для Беларуси. Об этом шла речь во время встречи между Минтрансом Беларуси и правительством Нижегородской области России по вопросам логистики и судостроения.

«Повесткой встречи стало обсуждение возможности задействования предприятий региона в сфере судостроения и использования портовой инфраструктуры для Беларуси. В целях проработки всех аспектов создана соответствующая рабочая группа», — говорится в сообщении Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь.

Как сообщает Министерство промышленности, торговли и предпринимательства Нижегородской области, в российском регионе может появиться мультимодальный транспортный хаб. В качестве площадок представителям Беларуси были представлены территории около рек, которые могут обслуживаться железнодорожным транспортом.



Фото с сайта Минпрома Нижегородской области

Нижегородская область также предложила рассмотреть возможность строительства судов для Беларуси. Напомним, что в прошлом году было подписано соглашение о судоходстве, которое позволит работать судам под белорусским флагом на внутренних водных путях России.

По словам министра промышленности, торговли и предпринимательства Нижегородской области Максима Черкасова, белорусская сторона заинтересована в приобретении контейнеровоз-

ных судов нижегородского производства.

«Мы проработали этот запрос с нашими судовладельцами. В регионе традиционно развито как проектирование, так и строительство различных судов, в том числе современных сухогрузов. Поэтому мы представили белорусским коллегам сразу несколько проектов от судостроителей региона», — сказал министр.

Кроме того, обсуждались вопросы обучения в учебных заведениях водного транспорта Нижнего Новгорода.

## САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

## НА «ЧАЙКИ» И «МЕТЕОРЫ»



Фото с сайта Зеленодольского завода им. А. М. Горького

В Самарской области для экскурсий по Волге планируют перейти на суда на СПГ.

В Самарской области старые теплоходы «Ом» и «Москва» намерены заменить на суда «Чайка», которые планируется взять в лизинг на 15 лет. В областном Минтрансе объясняют это растущим спросом жителей и гостей региона на экскурсии на прогулочных теплоходах. Реализация этих планов намечена на 2024–2025 годы, на эти цели предусмотрено финансирование в размере 32,4 млн рублей.

Как отмечается в проекте областной программы развития транспортной системы, пассажирские суда «Чайка» производятся на АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького». Их будут использовать для организации экскурсий по Волге.

«Постройка судна «Чайка» и начало его эксплуатации возможны в 2023 году. Стоимость строительства судна составляет 352 млн рублей, а с учетом лизинга под 2,5% годовых на 15 лет — 486 млн

рублей», — отмечается в проекте документа.

Судно «Чайка» рассчитано на 176 пассажиров и обходится дешевле в эксплуатации за счет использования СПГ. Его длина составляет 58,8 метра. «Чайка» развивает скорость до 18 км/ч.

Также в 2023–2025 годах будет выделено 77,4 млн рублей субсидий речным перевозчикам в целях оплаты лизинговых платежей за приобретение судов на подводных крыльях «Метеор-120Р».

Как отмечается в проекте областной программы о развитии транспортной системы, в Самарской области скоростные пассажирские перевозки в межрегиональном сообщении не осуществляются с 2000 года. Все маршруты речного транспорта в настоящее время — пригородные и внутригородские. Ежегодно в самарском регионе речным транспортом перевозится более 1 млн пассажиров.

В Министерстве транспорта отмечают, что наиболее перспективным с точки зрения существующего и потенциального пассажиропотока является маршрут Самара — Ульяновск — Казань, который способен связать между собой крупные промышленные, деловые и культурные центры Среднего Поволжья с общей численностью населения более 8 млн человек. Это позволит обеспечить высокую оборачиваемость пассажиров в течение одного рейса: устойчивый пассажиропоток будет формироваться как между конечными, так и между промежуточными пунктами.

В этой связи в 2023 году региональный Минтранс планирует приобрести два судна «Метеор» для организации межрегионального скоростного маршрута Самара — Ульяновск — Казань. Стоимость постройки судна составляет 410 млн рублей, а с учетом лизинга под 2,5% годовых на 15 лет — 579,3 млн рублей за судно.



## КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

## РЕЧНЫЕ АКТИВЫ ОБЪЕДИНИЛИ

Лесосибирский порт перешел под управление «Норникель-ЕРП».

ПАО «ГМК «Норильский никель» завершило консолидацию речных активов. Под управление компании «Норникель-ЕРП» перешел Лесосибирский порт.

«Норникель» начал объединять управление речными активами в 2019 году, создав компанию «Норникель-ЕРП», которая взяла на себя роль единоличного исполнительного органа для Енисейского речного пароходства, Красноярского речного порта и Красноярского судоремонтного завода. Цель изменений — создать единую коммерческую платформу для речных предприятий «Норникеля», повысить производитель-

ность и эффективность их работы, сократить издержки.

«Лесосибирский порт, как и Красноярский речной порт, всегда работал в одной связке с Енисейским речным пароходством, исторически был частью его инфраструктуры. Объединение предприятий под общим руководством позволит предложить комплексное решение задач, связанных с перевозками по Енисею, включая как транспортировку, так и обработку грузов», — подчеркнула генеральный директор «Норникель-ЕРП» Ольга Ксанф.

С 2019 года грузооборот ЕРП увеличился почти на 36% и достиг

в 2022 году 3,19 млрд тонно-км. Наибольший рост пришелся на транспортно-экспедиционное обслуживание контейнерных грузов: их предприятие переработало в 2022 году 123 тыс. тонн, что более чем втрое превышает уровень 2019 года. Грузопереработка контейнеров в Красноярском речном порту увеличилась в 2,6 раза — до 91 тыс. тонн.

АО «Лесосибирский порт» — второй по мощности в Енисейском бассейне и крупнейший перевалочный пункт по переработке грузов, следующих в районы Крайнего Севера. В навигацию 2022 года переработал около 1 млн тонн грузов.



Судно «Сборщик-4» грузоподъемностью 600 тонн. Фото ЕРП

## НА ЗАЩИТУ ЕНИСЕЯ

Стоимость реализации природоохранных мероприятий ЕРП в 2022 году превысила 300 млн рублей.

Енисейское речное пароходство в 2022 году выполнило весь комплекс природоохранных мероприятий, предусмотренных утвержденным планом. Стоимость их реализации составила 301,7 млн рублей — на 65% больше, чем в прошлом году.

Средства пошли в основном на содержание и эксплуатацию вспомогательного флота, предназначенного для предотвращения попадания в реку загрязнений, которые образуются при эксплуатации судов (299,5 млн рублей). Это пять судов-сборщиков грузоподъемностью от 100 до 600 тонн, два судна комплексной переработки отходов и две очистные станции, расположенные на Подтесовской и Ермолаевской ремонтно-эксплуатационных базах флота.

Состав экологического флота пароходства в 2022 году пополнился дополнительным судном: был приобретен и после ремонта введен в эксплуатацию теплоход «Сборщик-2» грузоподъемностью 150 тонн. На остальных судах в межнавигационный период выполнили ремонт и техническое обслуживание спецоборудования и всех судовых систем согласно требованиям по охране окружающей среды.

Во время навигации суда-сборщики, распределенные по всему Енисею и Нижней Ангаре, принимают с теплоходов, работающих в рейсах, подсланевые воды (загрязненные нефтепродуктами от работы двигателей судна), хозяйственные воды и мусор. Чтобы выполнять эту работу, Енисейское пароходство имеет лицензию на осуществление деятельности

по сбору, транспортированию, обработке, утилизации, обезвреживанию, размещению отходов I–IV классов опасности. Также сборщики снабжают экипажи питьевой водой. Компания оказывает данные услуги и сторонним организациям, у которых такой лицензии и вспомогательного флота нет.

Накопившиеся в специальных резервуарах теплоходов загрязненные воды забирают с помощью шлангов и вакуумных насосов — процедура занимает не более часа, в зависимости от размеров и типа судна. Собрав загрязненные воды, сборщики передают их на очистные станции, оснащенные системами очистки, позволяющими довести воду до нормативного состояния, после чего очищенная вода возвращается в Енисей. Мусор отвозится для дальнейшей утилизации на полигонах по договорам на захоронение отходов.

Занавигацию 2022 года сборщики пароходства собрали в общей сложности 13,1 тыс. тонн сточных вод, 4,3 тыс. тонн нефтесодержащих, около тысячи тонн мусора и завезли 3,5 тыс. тонн питьевой воды.

«Сохранение вод Енисея в чистоте — важнейшая задача Енисейского речного пароходства как крупнейшего судовладельца в регионе. Мы держим экологический флот, мощности которого достаточно, чтобы обеспечить работу всех судов Енисейского бассейна без ущерба окружающей природной среде. И хотя затраты на его эксплуатацию с каждым годом растут, мы понимаем, что только так

можно поддерживать чистоту Енисея, который всех нас кормит и поит», — подчеркнул Евгений Грудинов, исполнительный директор Енисейского речного пароходства.

Кроме того, для подтверждения отсутствия вреда природе от эксплуатации судов в Енисейском пароходстве предусмотрена система мероприятий, направленных на поддержание надлежащего санитарного состояния водных объектов и благоприятного состояния окружающей среды. Во исполнение требований природоохранного законодательства проводятся лабораторные измерения и анализ состава поверхностных вод, с привлечением экспертных организаций пробы воды оцениваются на соответствие санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам.

Регулярно осуществляется мониторинг качества поверхностных вод в соответствии с условиями безопасного для здоровья населения использования водного объекта путем визуального наблюдения с привлечением водного транспорта. Также компания на добровольных началах зачищает от мусора и металлолома прибрежные полосы затонов и мест базирования, ремонта и обслуживания флота.

Все запланированные на 2022 год природоохранные мероприятия выполнили также Лесосибирский и Красноярский речные порты — дочерние предприятия Енисейского пароходства. Их затраты составили 2,2 и 2 млн рублей соответственно.

## НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

СВЕТСИГНАЛЬНОЕ  
ОБОРУДОВАНИЕ И БУИ

Филиалы Администрации Обского БВП вышли на финишный этап подготовки СНО к навигации-2023.

В рамках подготовки к навигации 2023 года в филиалах ФБУ «Администрация Обского БВП» с учетом запаса на потери СНО в период прохождения весеннего ледохода необходимо изготовить 798 щитов различных типов и типоразмеров и отремонтировать 134 буя. Это примерно на 10% больше объема прошлого года — 718 и 105 ед. соответственно. Всего же за межнавигационный период необходимо изготовить 3104 различные единицы обстановочного инвентаря, сейчас этот план выполнен на 72,8%.

При изготовлении береговых средств навигационного оборудо-

вания используются современные строительные материалы: металл, сайдинг и поликарбонат, что увеличивает срок эксплуатации знаков и улучшает их прочностные характеристики.

Кроме того, на текущий момент на базе Томского РВПиС для нужд всех филиалов изготовлено 126 буев — 94% от плана 134 буя 3, 4, 5-го типоразмеров.

Для освещения навигационной обстановки одновременно с изготовлением и ремонтом СНО осуществляется ремонт 1100 единиц светосигнального оборудования. На начало февраля выполнено 89,5% плана — отремонтировано 985 единиц ССО.

## ЯКУТИЯ

УРАВНЯТЬ ПОТРЕБНОСТИ  
И ВОЗМОЖНОСТИ

В ЛОРП в межнавигационный период выморозочные работы проводятся на 129 судах.

На судах ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» по состоянию на 5 февраля 2023 года в общей сложности выморозено 3,56 тыс. куб. м льда (41,2% от плана). Это позволяет приступить к проведению судоремонтных работ. Всего в межнавигационный период выморозке подлежат 129 судов в объеме 8,75 тыс. куб. м.

Жатайский судоремонтный завод, самая крупная база флота ПАО «ЛОРП», продолжает ремонт корпусов судов. До начала ледохода предстоит завершить большой объем работ по замене днищевой обшивки на судах, размещенных на слипе: «Строитель Малышев», «В. Ягнышев», «Капитан Суевин», СК-2022, СК-2016.

Продолжается замена фундаментов главных двигателей теплоходов СК-2016, СК-2018. Вместо выработавших свой ресурс двигателей 8NVD36 будут установлены дизель-редукторные агрегаты Jīnan

(КНР). Потребность в замене устаревших, изношенных двигателей значительно превышает возможности предприятия, поэтому одновременно с заменой ДРА производится капитально-восстановительный ремонт судовых двигателей.

В ремонтно-механическом цехе продолжается работа по ремонту гребных валов теплоходов СПН-712, СПН-715 для Белогорского судоходного участка (река Индигирка). Завершен ремонт валов для теплоходов «Обь», «Механик Винокуров», ТО-1552, СК-2016, СК-2022.

В Пеледее идет ремонт корпуса теплохода «Ленанефть-2031», на сегодняшний день заменено около 40% обшивки и набора. Отремонтированы гребные валы судов «Ленанефть-2030», «Ленанефть-3031», «Нюя».

В северных филиалах ПАО «ЛОРП» продолжается выморозка, а начало судоремонта запланировано на середину — конец февраля.



Фото с сайта Росморречфлота



### БАКИНСКИЙ СТИЛЬ СУДОВОЖДЕНИЯ

Баку занимает особое место в истории мореплавания. Здесь был построен первый в мире танкер по заказу братьев Нобель. Во времена СССР Каспийское морское пароходство обеспечивало нефтепродуктами не только юг, запад и север страны, но и соседние страны и страны Европы, Средиземного моря, Африки, Аравийского полуострова и даже Карибского бассейна. Поэтому танкерный флот здесь пользуется особым уважением, а судовождение имеет свои традиции. Например, танкеры в Баку швартуются сами, без помощи буксиров. Притом, что для судоходства Каспийское море довольно опасно. Бывают сильные шторма, иногда до семи баллов, а зимой в северной части до Дербента появляется лед. Управление танкером требует доскональных технических знаний и величайшей осторожности. Во времена моей молодости танкеры были однокорпусные, и просчет в навигации мог привести к трагедии. Но у меня были замечательные учителя — прославленные капитаны Виктор Васильевич Мирза, Виталий Адольфович Штибен, капитаны Житков, Штейман и Шульгин...

### ШТОРМОВОЕ ТВОРЧЕСТВО

Однажды, когда я был еще начинающим капитаном, мы шли с грузом в направлении Астрахани. По пути объявили штормовое предупреждение, но вместо того, чтобы переждать в укрытии, я продолжил рейс. Когда мощный танкер осадкой 8 метров с грузом 12 тысяч тонн попал в шторм, его качало, как спичку, в итоге мы задержались на три дня. К счастью, никто не пострадал, и судно осталось целым, не считая нескольких утопленных швартовых концов. Но когда мы пришли на астраханский рейд для перегрузки на баржи, оказалось, 500 тонн груза исчезло. Утечки не было, и, поразмыслив с инженером, мы поняли, что нефть вытекла в балластные отсеки. Во время качки болтовые крепления балластных труб, проходящих через грузовые отсеки, утратили герметичность. Груз мы выка-

# ОТ БАКУ ДО КУБЫ ЗАМЕТКИ ВЕТЕРАНА ТАНКЕРНОГО ФЛОТА

Интенсивность танкерного судоходства 40 лет назад даже по современным меркам удивительна. Суда курсировали из Каспия по всем доступным и, как выясняется, не очень доступным путям, по Европе, Ближнему Востоку, Атлантике и Арктике. О том, как это выглядело с капитанского мостика, рассказывает капитан Мамед Алиевич Мамедов, первым проложивший путь для крупнотоннажных танкеров из Азербайджана в Карибский бассейн через Балтику.

чали и благополучно вернулись. Больше таких самонадеянных поступков я не совершал. Правда, так появилось изобретение: я предложил изменить крепления труб с болтовых на сифонного типа, устойчивого к штормовым колебаниям, и впоследствии их стали использовать на танкерах. Таких рацпредложений у меня около двадцати.

### СЕМЬЯ КАПИТАНОВ

В море я влюбился на расстоянии. Мы жили в Армении в городе Кировакан, сейчас это Ванадзор. Я заканчивал школу, а младший брат уже учился в мореходной школе в Баку, поработал матросом и увлеченно рассказывал о море. Тогда у меня и появилась мечта стать капитаном. Спустя годы в нашей семье было уже три капитана: я и мои братья — Шамиль и Шамси.

После школы я уехал в Баку, в 1966 году окончил мореходное училище с дипломом судоводителя. Одно время учился сразу в двух местах: в Баку и на вечернем факультете Одесского высшего инженерного морского училища, которое окончил немного позже, уже работая третьим помощником капитана. Потом был вторым помощником, старпомом, а потом — капитаном на танкерном флоте Каспийского морского пароходства. В основном ходил из Баку до портов Махачкала, Астрахань, Актау, Краснодар, иранских Ноушехр, Энзели и других. Получив диплом капитана дальнего плавания, с одобрения руководителя Компартии Азербайджана Гейдара Алиева (тогда были такие порядки), я работал по всему миру: и в Черном море, и на Балтике, и в Баренцевом море, ходил в Средиземном и Аравийском морях, несколько раз пересекал Атлантику и однажды чуть не погиб у берегов Норвегии.

### НОРВЕЖСКИЙ ШТОРМ

В конце 80-х я работал на танкере в Арктике, курсируя между Мурманском, поселками Гаджиево, Видяево и Чан-Ручей. Однажды предупреждение о начале урагана застало нас на выходе из Мурманска. Я попытался укрыться сначала у острова Рыбачий, потом у границы с Норвегией, но не получил разрешения. Начался шторм, и мы оказались в норвежских водах, в районе мыса Нордкап. В ту ночь погибло около тридцати человек на буровых платформах,

затонули суда. В какой-то момент во время качки ко мне пришли человек десять из команды вместе с радистом, просили подать сигнал бедствия. Я отказался и вынул предохранители из радиостанции. Судно швыряло туда-сюда, и маловероятно, что нас могли бы спасти буксиры, даже норвежские. А если бы это случилось, стоимость такой операции была бы соразмерна с ценой парохода. Наше судно держалось, и было важно, чтобы команда боролась за его выживание.

Нас болтало неделю. Когда зашли на ремонт в Германию, оказалось, по центру корпуса образовалась незаметная с виду трещина длиной в полтора метра. Хвала астраханским судостроителям!

### ПРИКАЗ

Самый сложный рейс в моей жизни — это, пожалуй, перегон крупнотоннажного танкера из Баку на Кубу через Ленинград по рекам Волго-Балтийского канала. Нужно было перегнать три танкера, а мне предстояло провести первое судно. В официальных бумагах рейс так и назывался — «экспериментальный». До меня этим путем ходили суда в два раза меньших габаритов, ограничение на грузоподъемность — до пяти тысяч тонн. Теплоход «Генерал Асланов» длиной 146,6 метра, шириной 17,4 метра имел грузоподъемность 12 тысяч тонн.

Я понимал, что рейс теоретически возможен. Как потом оказалось, в отдельных случаях приходилось идти буквально впритык, имея 17,5 см по бортам, и с огромными трудностями на северных реках. Поэтому, когда меня вызвал начальник пароходства и изложил этот план, я сразу отказался. Ответственность огромная, дело на прямом контроле Министерства морского флота СССР. Начальник сказал: или я соглашаюсь, или он меня увольняет. Причем отправляться надо было в тот же день. Уже потом я узнал, что до меня отказались двое. 18 октября 1985 года мы отправились в путь.

### СТРАШНЫЙ МОСТ

До Астрахани дошли без происшествий. Но застряли там на десять дней. С каждым днем температура падала, а нам предстояло идти по северным рекам на судне без ледового класса. Все это время лихорадочно искали лоцмана. Пока не вызвали из Куйбышева двух капитанов-лоцманов, третьего нашли в Астрахани. Все были опытные профессионалы, правда, последний имел слабость к алкоголю. До Волгограда дошли благополучно, не считая того,

что обещанный для шлюзования буксир так и не появился.

Первая серьезная опасность ожидала нас у Ульяновского моста, где до этого случилась ужасная авария с участием пассажирского теплохода «Суворов» и железнодорожного состава... Мы подошли к мосту ночью, все было в порядке, я зашел в каюту, и тут влетает матрос с криками: «Авария!» Бегу на мостик, лоцмана нет, старпом в полной растерянности, судно движется к пролету, который не предназначен для крупных судов, а в это время по мосту грохочет состав. После крайне напряженных минут мне удалось развернуть судно в нужную сторону.

### УГОВОРАМИ И УГРОЗАМИ

Другая заминка случилась в Горьком. Речка, ведущая к водохранилищу, обмелела до 3 м, и портовая администрация не разрешила нам выходить (осадка танкера — 3,5 м). Мы избавились от балластной воды и других грузов, но максимум, чего нам удалось достичь, это 3,1 м осадки. Я отправился на Горьковское водохранилище, накрыл стол инженеру и упрямому лоцману ночью воду для прохода. Так мы благополучно прошли этот участок. Но вскоре мы оказались в западне реки Шексна: валил снег, не было ни бுவ, ни створов, шли, маневрируя на самом малом ходу. Еле одолев 130 км, пришли в Череповец. Оказалось, что выше по течению река уже покрылась льдом до 20 см, а хуже всего — нет лоцмана, навигация закончилась. По счастливой случайности в порту нашлась один очень пожилой лоцман, которому надо было попасть домой в деревню на реке Свирь. Но тут капитан порта твердо решил оставить нас на зимовку. Я сказал, всю ответственность беру на себя, а сели он не пустит, пригрозил, что пожалуюсь прокурору за срыв международного контракта.

### ЛОЦМАН, БОЦМАН И ВСЕВЫШНИЙ

С большим трудом мы добрались до Белого озера, дальше идти было еще труднее, и поэтому лоцман предложил остаться где-нибудь у берега до весны. А вокруг — тайга и заключенные, которые валят лес. Неиспытывая симпатий к лагерной романтике, мы продолжили путь по реке Вытегра. Снег, узкие проходы и отмели. Шел по нюху, как овчарка. Иногда появлялись знаки. Мы проделывали разные манипуляции и расчеты, боцман бросал доску, чтобы по ней рассчитать скорость и отклонение. С появлением очередного буй я радовался, как ребенок. Я был

коммунистом, но в такие моменты начинаешь верить во что-то большее, что оберегает человека. Так с помощью старого лоцмана, боцмана с доской и высших сил мы добрались до Онежского озера. Оттуда двинулись по реке Свирь. Коварная река! Идет зигзагами, глубины мало. На прохождение Свири ушло несколько суток, мы не спали, держась на тройном кофе и, придя в Ладожское озеро, уснули прямо на мостике. Оказалось, что озеро уже покрыто льдом около 25 см, а буксир-толкач, который мы вызвали для сопровождения, сам застрял во льду... И снова нам повезло: мимо шел лесовоз. Так и дошли караваном до Невы: мы за лесовозом, буксир за нами.

### ПОСЛЕДНИЙ БОЙ

Однако самое сложное испытание в этом путешествии ожидало в самом конце — пройти под мостами Ленинграда. Навигация закрылась в день нашего подхода к Петродворцу. И не было лоцмана для судна таких габаритов, как наше. Все, к кому мы обращались, отказывались. Посоветовали обратиться к самому опытному лоцману порта. Я поехал к нему, а у того день рождения! Жена нарядная. Гости ждут в ресторане. Как я их только не уговаривал! Даже в Баку пригласил отметить следующий день рождения. И жена сказала: «Надо помочь!..»

Первые два моста он прошел сам, и сделал это с таким невероятным мастерством, что я бы сказал, что это не лоцман, а капитан высочайшего класса. Он уверенно заходил в пролет моста под углом, затем понемногу выправлял курс, а течение разворачивало судно таким образом, что на выходе мы аккуратно двигались в нужном направлении. Третий мост я прошел сам. Наконец в два часа ночи мы бросили якорь в Угольной гавани, и я позвонил заместителю министра морского флота СССР Тихонову, доложив, что задание выполнено. Он был непосредственным куратором перегона. Узнав, что все прошло без происшествий, он назвал меня «Великим Мамедом Али»...

Весь путь из Баку в Ленинград занял у нас ровно 40 дней, десять из которых мы стояли в Астрахани. Последующие перегоны, и те, что были за мной, и тот, что делал я, спустя несколько лет, возвращая суда с Кубы в Баку — караваном, были намного быстрее и проще, хотя тоже по-своему уникальными.

Затисал Евгений Панкратьев  
Фото из архива  
Мамеда Мамедова

ВГУВТ

# В АВАНГАРДЕ ЦИФРОВИЗАЦИИ

Во ВГУВТ провели оценку цифровой зрелости и цифровых компетенций студентов и сотрудников.

Ученый совет Волжского государственного университета водного транспорта принял программу цифровой трансформации университета на период до 2030 года. На заседании совета отметили успешную реализацию в 2020–2022 гг. мероприятий и показателей «дорожной карты» внедрения модели «Цифровой университет ВГУВТ». Проведены мероприятия по цифровизации образовательной и научной деятельности, управленческого процесса и совершенствованию цифровых коммуникаций. Состоялся переход к системе электронного документооборота внутри университета и подключение к отраслевой системе, проведена оценка цифровой зрелости и цифровых компетенций студентов и сотрудников.

Второй год студенты вуза, его филиалов и курсанты речных училищ разрабатывают и реализовывают полезные проекты в рамках Хакатона «Цифровая экосистема ВГУВТ — взгляд в будущее». Продолжается работа по внедрению и автоматизации учебного процесса на базе платформы «1С Университет» и «1С Колледж». Обновляется парк вычислительной техники и приобретение нового программного обеспечения, расширяется функционал управленческого сервиса АСУ «Экономика» на платформе электронного документооборота. В новых лабораториях виртуальной и дополненной реальности начались занятия для плавсостава. В дальнейшем программа цифровой трансформации предусматривает освоение обучающимися цифровых компетенций без отрыва от учебного процесса.

«Проведенные опросы студентов и сотрудников университета демонстрируют хороший базовый уровень владения цифровыми компетенциями, — рассказала проректор по экономической деятельности и информационной политике Жанна Пыжова. — Расчет

цифровой зрелости проводился по методике Минобрнауки. Достигнутые показатели являются перспективным стартом для реализации программы, которая призвана упорядочить все цифровые процессы университета и свести их к принципу «единого окна».

Виталий Климашов, начальник управления информационных технологий, ознакомил ученый совет с «дорожной картой» цифровой трансформации, предусматривающей развитие уже существующих направлений и создание 25 новых сервисов, полезных для отрасли, преподавателей, сотрудников вуза и обучающихся. Было анонсировано и масштабное обновление парка техники, программного обеспечения, создание новых лабораторий.

Таким образом, программа предусматривает трансформацию процессов, инфраструктуры и в итоге — трансформацию компетенций участников. Ученый совет принял программу единого гласно. На сайте университета соз-

дан специальный раздел, где будет освещаться поэтапная реализация цифровой трансформации, а также идти сбор предложений по развитию существующих и созданию новых сервисов.

Процесс цифровой трансформации стартовал в Волжском университете задолго до 2021 года, когда Минобрнауки обязало вузы разработать и утвердить соответствующую программу. Определенным индикатором идущих в университете цифровых процессов стал успех 2019 года, когда единственный из вузов Росморречфлота ВГУВТ вошел в число 52 университетов, ставших участниками пилотного тогда проекта «Суперсервис: поступай в вуз онлайн». С тех пор Волжский университет идет в авангарде процессов цифровизации отрасли, что подтверждают регулярные госзадания агентства на разработку VR и AR (виртуальной и дополненной реальности) тренажеров для подготовки моряков.



Фото с сайта ВГУВТ

Волжский государственный университет водного транспорта и власти Татарстана будут проводить совместную работу в формате Приволжского федерального округа по обеспечению системных грузовых транспортно-логистических потоков международного транспортного коридора «Север — Юг». Соответствующая договоренность была достигнута на расширенном заседании итоговой коллегии Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

ВГУВТ вместе с инициативной группой Академии наук Татарстана наметил рабочие консультации с представителями субъектов РФ, входящих в проект «Великий Волжский путь», по вопросам возрождения межрегиональных грузовых перевозок от Балтийского до Каспийского моря с целью расширения логистического про-

## НАПОЛНИТЬ НОВЫМ СМЫСЛОМ

ВГУВТ и Татарстан договорились о совместном развитии волжского участка МТК «Север — Юг».

странства транспортного коридора «Север — Юг». Планируется, что результаты научных разработок, к которым подключатся ученые Казанского исследовательского технического университета и Инженерной школы КамАЗа, войдут в повестку Казанского международного конгресса Евразийской интеграции, который пройдет в июне 2023 года.

Выгодное расположение на слиянии рек Волги и Камы дает Татарстану возможность стать логистическим центром грузоперевозок, направленных внутрь и вовне России. «Мы говорим о новых маршрутах, точнее о старых, которые сейчас нужно наполнять

новым смыслом. В развитии проектов «Север — Юг», «Великий Волжский путь» и других транспортных коридоров мы хотели бы сделать акцент на межрегиональном сотрудничестве», — сказал ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев.

Коллегия рассмотрела результаты деятельности дорожно-транспортного комплекса республики в 2022 году и задачи на 2023 год. Как отметил в своем выступлении глава Республики Татарстан Рустам Минниханов, в прошлом году туристическая отрасль столкнулась с проблемами нехватки транспортных средств для перевозки туристов. На этот год стоит задача спустить на воду три новых судна,

ЕРП



Фото пресс-службы ООО «Норникель-ЕРП»

## ПОВЫСЯТ КВАЛИФИКАЦИЮ

Более полутора тысяч сотрудников ЕРП к началу навигации 2023 года пройдут обучение.

Открытие предстоящей навигации 1620 сотрудников Енисейского речного пароходства пройдут обучение, аттестацию, дипломирование, тренажерную подготовку и повысят квалификацию. Основными направлениями обучения плавсостава и береговых работников станут транспортная, экологическая и пожарная безопасность (в том числе для рабочих огнеопасных профессий); охрана труда и оказание первой медицинской помощи на судах речного флота; работа с опасными грузами на наливных судах; выполнение сварочных работ, дефектация корпусов судов и другие.

Для сотрудников также предусмотрена тренажерная подготовка по электронной картографии и использованию судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях, обучение рядового и командного состава для работы в морских условиях.

Кроме того, 105 сотрудников плавсостава, а именно капитаны, старшие помощники капитанов, механики, электромеханики, командиры земснарядов и другие, пройдут обучение для подтверждения рабочего диплома либо повышения в должности.

Для работы в морских условиях будет подготовлено 123 сотрудника рядового и командного состава.

Это связано с тем, что Енисейское пароходство продолжает наращивать мощность морского флота: переоборудует буксировщики в класс «М-ПР», получает новые морские баржи, заказанные на Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе.

Экипажи теплоходов, осуществляющих выход с внутренних водных путей в акватории морских портов и в прибрежное плавание, обучаются и подтверждают квалификацию в Каспийском институте морского и речного транспорта в Астрахани. Обучение предусматривает подготовку специалистов по безопасности, спасательным шлюпкам и плотам, моряков, имеющих назначенные обязанности по охране, а также подготовку к борьбе с пожаром и по оказанию медицинской помощи. По результатам обучения они получают сертификаты «Наставление по борьбе за живучесть судна».

Обучение речников, работающих на внутренних водных путях, организовано на базе Сибирского государственного университета водного транспорта и его филиала Красноярского института водного транспорта; Красноярского техникума транспорта и сервиса и его филиала в Подтесово; учебного комбината Красноярского речного порта и ряда других учебно-образовательных учреждений.

отремонтировать пять, а также плотно заняться дебаркадерами. Минтрансдором республики разработан «План мероприятий по обновлению и ремонту пассажир-

ских судов и дебаркадерного хозяйства», которым предусмотрено приобретение двух скоростных теплоходов «Метеор-2020» и одного водоизмещающего судна «А-217».

Протяженность внутренних водных путей в Татарстане составляет 1 тыс. 57 км, из которых на Волжский бассейн приходится 788 км, а 269 км на Камский бассейн.



Фото с сайта Росморречфлота

## ДЕНЬ НАУКИ

НА СЛУЖБЕ ИНТЕРЕСОВ  
ОТРАСЛИ

Научный вектор Макаровки — в створе государственных приоритетов национального развития.

Отраслевой научно-образовательный флагман ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова отметил День российской науки. Торжественное собрание «Наука Макаровки: технологии будущего» открыл ректор Сергей Барышников. Он процитировал президента России Владимира Путина, назвавшего транспортную отрасль в числе главных драйверов развития экономики страны.

«По итогам заседания Совета по стратегическому развитию и национальным проектам в декабре прошлого года президент поручил правительству обеспечить строительство 260 гражданских судов до 2027 года.

Премьер-министр Михаил Мишустин, в свою очередь, также выделил ключевые для государства приоритеты: развитие Северного морского пути, внутренних водных путей. В этой связи научная и образовательная деятельность коллектива ГУМРФ в полной мере соответствует этим приоритетам, энергично и эффективно служа интересам развития морской и речной отрасли», — отметил ректор.

Член-корреспондент Российской академии наук Анатолий Сазонов обратился с приветственным словом к студентам и курсантам, преподавателям. Он поделился своим видением существующих сегодня трендов в сфере науки.

В основной части мероприятия выступили представители институтов — профессора, аспиранты, студенты с докладами по приоритетным направлениям транспортной науки, в том числе в области обеспечения круглогодичной навигации на внутренних водных путях, формирования логистических систем доставки грузов, использования нейронных сетей для развития автономного судоходства, технологий виртуальной и дополненной реальности.

При подведении итогов прошлого года была отмечена работа по заказу Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы, выполненная в рамках инновационного проекта организации перевозок пассажиров на регулярных маршрутах речного транспорта в системе общественного транспорта столицы. Сотрудничество по этому направлению будет продолжено.

Отвечая на запросы отрасли в новых экономических и политических реалиях, Макаровка наряду с традиционными направлениями научных исследований, в том числе по обеспечению развития судоходства по СМП, развивает и научно-техническое сотрудничество с новыми партнерами.

В конце прошлого года заключил соглашение о сотрудничестве с Объединенной судостроительной корпорацией. Запланировано выполнение научных работ в области применения инновационных технологий при наварке второго дна на суда без слипования, использования новых систем очистки балластных вод, импортозамещения различных видов оборудования в гражданском судостроении.

В рамках сотрудничества с Государственной транспортной лизинговой компанией запланировано научное сопровождение реализации проектной инициативы по созданию мультимодальной транспортно-логистической инфраструктуры с использованием потенциала внутреннего водного транспорта России в рамках транспортного коридора «Север — Юг» в условиях трансформации логистических цепей поставок товаров.

Завершился цикл мероприятий межвузовской научно-практической конференцией «Современные вызовы транспортной отрасли: новые возможности», организованной совместно с Российским университетом транспорта.

## СЕМИНАР

## КАДЕТОВ ПРИБУДЕТ

На судах группы компаний «Совкомфлот» вырастет число курсантов ГУМРФ.

Число кадетов на судах группы компаний «Совкомфлот» в 2023 году увеличится на 15%. Об этом сообщил ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников на семинаре командного состава экипажей «Совкомфлота», который прошел в вузе 1–2 февраля в именной аудитории СКФ.

«На семинаре объявлено решение руководства компании об увеличении числа кадетов на судах СКФ в 2023 году на 15%. Это добрый знак для курсантов Макаровки, что поможет обеспечить требуемый стаж работы в море для получения практических навыков и последующего дипломирования», — сказал Сергей Барышников.



Фотографии предоставлены пресс-службой ГУМРФ



Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов в ходе семинара рассказал о планах развития компании, обновления флота, кадровом и технологическом обеспечении в современных условиях.

Программа семинара включила широкий круг вопросов от правового регулирования современного морского транспорта до особенностей социальной работы в экипажах. В первый день семинара перед участниками выступили руководители и эксперты подразделений компании,

представители Российского профсоюза моряков, ООО «Роснефтефлот», Российского морского регистра судоходства, компаний-поставщиков судового оборудования, специалисты ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Общее количество гостей и участников семинара превысило 100 человек.

Во второй день семинара прошли отдельные тематические занятия для офицерского состава, разделенного на группу судоводителей и группу судовых механиков и электромехаников.

## АБИТУРИЕНТАМ

## ЗА ВЫСШИМ ОБРАЗОВАНИЕМ

Более 400 человек приняли участие в первом в этом году дне открытых дверей.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова состоялся первый в новом году день открытых дверей. Более 400 человек стали гостями мероприятия, в их числе были не только школьники и их родители, учащиеся и выпускники учебных заведений среднего профессионального образования, но и студенты других вузов, заинтересовавшиеся магистерскими программами Макаровки.

В официальной части с приветственным словом и презентацией вуза выступили ректор Сергей Барышников, директора институтов Владимир Соколов, Юрий Ежов, Андрей Кочин. Об особенностях приемной кампании 2023/24 г. рассказала ответственный секретарь приемной комиссии Татьяна Кныш, о специфических требованиях медкомиссии — Эдуард Безкишкин.

На многочисленные вопросы гостей в зале отвечали руководители институтов, заведующие кафедрами, преподаватели, представители воспитательной службы, специалисты центра довузовского образования, курсанты и студенты.

Гостями этого дня стали также кадетские классы школы

№ 290 Красносельского района Санкт-Петербурга. Группой в 120 человек из учебного городка в Невском районе приехали представители Колледжа ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Выпускники программы «Организация перевозок и управление на транспорте» и старшекурсники плавспециальностей нацелены продолжать свое обучение и прийти в головной вуз за высшим образованием.

Активисты первичной профсоюзной организации студентов и курсантов пришли поддержать будущих абитуриентов, организовав интерактивную зону. Гости посмотрели фильм о внеучебной деятельности в университете,

а также сдали свой первый в жизни зачет.

«Конечно же, наш зачет шутливый, но вопросы подобраны таким образом, чтобы абитуриент зафиксировал в своей памяти основные нюансы приема 2023 года: даты, систему приоритетов, участие в Морской олимпиаде и т. д. Каждый сдавший зачет получил ценный приз от нашей организации. Все смогли пообщаться с курсантами и студентами разных направлений. В первую очередь наши ребята хотели показать абитуриентам, что в ГУМРФ они точно найдут хороших друзей», — прокомментировал председатель ППОСК ГУМРФ Илья Шипунов.

