



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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

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



**ПОДПИСАН ЗАКОН
О БЕЗОПАСНОСТИ
ЛЮДЕЙ НА ВОДНЫХ
ОБЪЕКТАХ**
СТР. 2



**НАЧАЛАСЬ РЕВИЗИЯ
ТАНКЕРНОГО ФЛОТА**
СТР. 3



**ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ
FESCO**
СТР. 4



**КОНТЕЙНЕРЫ
НА ЕНИСЕЕ**
СТР. 5



**НА СТАРТЕ НОВЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ**
СТР. 6



**ПОДГОТОВКА
К СЕВЕРНОМУ
ЗАВОЗУ НАЧАЛАСЬ**
СТР. 9



Фото из Telegram-канала ОСК

ПОТРЕБНОСТЬ ВЕЛИКА

В ОСК рассчитали, каким будет спрос на суда в России в 2025–2036 годах.

Вближайшие десять лет России потребуются от 1,7 тыс. до 2 тыс. новых судов. Об этом заявил генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Андрей Пучков во время встречи с депутатами Государственной Думы РФ.

Руководитель ОСК обсудил с парламентариями стратегию развития корпорации до 2036 года, которая была утверждена на заседании совета директоров в декабре 2024 года.

Согласно данным ОСК, которые приводят «Ведомости», предприятия корпорации в 2011–2022 годах выпустили 201 гражданское судно, а при сохранении «исторического темпа» производства до 2036 года российские верфи смогут выпустить 200–250 судов, утверждал ранее заместитель генди-

ректора корпорации Андрей Бузинов. В новой стратегии ставится задача увеличить производство в 2–3 раза — до 600–750 единиц, а расшире-

производства судов и морской техники будет зависеть от масштабов господдержки отрасли, следует из материалов ОСК.

и сменой технологического уклада.

Напомним, в рамках гражданского судостроения на верфях ОСК в настоящее время строится более 120 судов разных типов. Такие данные приводил генеральный директор корпорации Андрей Пучков в беседе с премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним в конце января 2025 года. Он также отмечал, что ОСК сфокусировала свое внимание на развитии судостроительных мощностей, в первую очередь в Санкт-Петербурге и на Дальнем Востоке.

В едином плане по достижению национальных целей развития РФ до 2030 года и на перспективу до 2036 года предусмотрено строительство 638 судов на российских верфях в 2024–2030 годах.



Фото с сайта ОСК

ние перехода на серийность позволит достичь показателя в 1 тыс. судов к 2036 году. При этом конечный уровень

В свою очередь, корпорация работает над наращиванием собственных производственных возможностей



ГОСУСЛУГИ

РОСМОРРЕЧФЛОТ РАСШИРИЛ
ПЕРЕЧЕНЬ ЭЛЕКТРОННЫХ УСЛУГ

Наиболее востребовано оформление удостоверения личности моряка.

Росморречфлот в 2024 году добавил две позиции в перечень услуг, заявку на получение которых можно оформить в электронной форме на Едином портале государственных и муниципальных услуг (ЕПГУ). Всего к текущему дню электронные заявления можно подать на получение 28 услуг Росморречфлота. В прошлом году федеральное агентство уменьшило на 40% количество документов, которые требуются для рассмотрения заявления, что позволило на 20% сократить сроки оказания услуг, сообщает пресс-служба Росморречфлота.

Всего в 2024 году работники Росморречфлота и подведомственных предприятий получили и обработали более 38 тыс. заявлений на получение государственных услуг, из них более 18 тыс. — на портале госуслуг. Кроме того, был внедрен сервис

ответственных лиц — кураторов — по каждой госслужбе в сфере деятельности Росморречфлота. Теперь заявители при наличии затруднений могут адресно обратиться к конкретному специалисту.

«Росморречфлот продолжает работу в рамках цифровой трансформации государственного управления, которая ведется по всей стране. В частности, упрощаем процесс оказания государственных услуг как самим агентством, так и подведомственными организациями. Наиболее востребованной госуслугой по-прежнему является оформление удостоверения личности моряка. Ежемесячно эту услугу получают более 2 тыс. человек, половина из которых обращаются именно онлайн, через Единый портал госуслуг», — сообщил руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко.

Для повышения качества услуг агентство также внедрило сервис досудебного обжалования, который позволяет в упрощенном порядке обратиться в Росморречфлот с целью оспаривания вынесенных решений.

Кроме того, на портале госуслуг работает витрина данных Росморречфлота, которая позволяет заинтересованным органам государственной власти получать данные о судах и их владельцах в автоматическом режиме. Основными пользователями являются МЧС России, Ространснадзор, Росрыболовство и Роснедра.



Фото с сайта Росморречфлота

БЕЗОПАСНОСТЬ

ПОДПИСАН ЗАКОН О БЕЗОПАСНОСТИ
ЛЮДЕЙ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ

Документ устанавливает требования при использовании маломерных судов, сооружений для их стоянки, лодочных и ледовых переправ.

Президент РФ Владимир Путин подписал федеральный закон «О безопасности людей на водных объектах».

Законопроект был принят Государственной Ду-

мой РФ 28 января 2025 года и одобрен Советом Федерации 29 января. Закон вступит в силу с 1 сентября 2025 года.

В том числе документ устанавливает требования безо-

пасности людей на водных объектах при использовании маломерных судов, баз и сооружений для их стоянки, пляжей, лодочных и ледовых переправ, наплавных мостов.

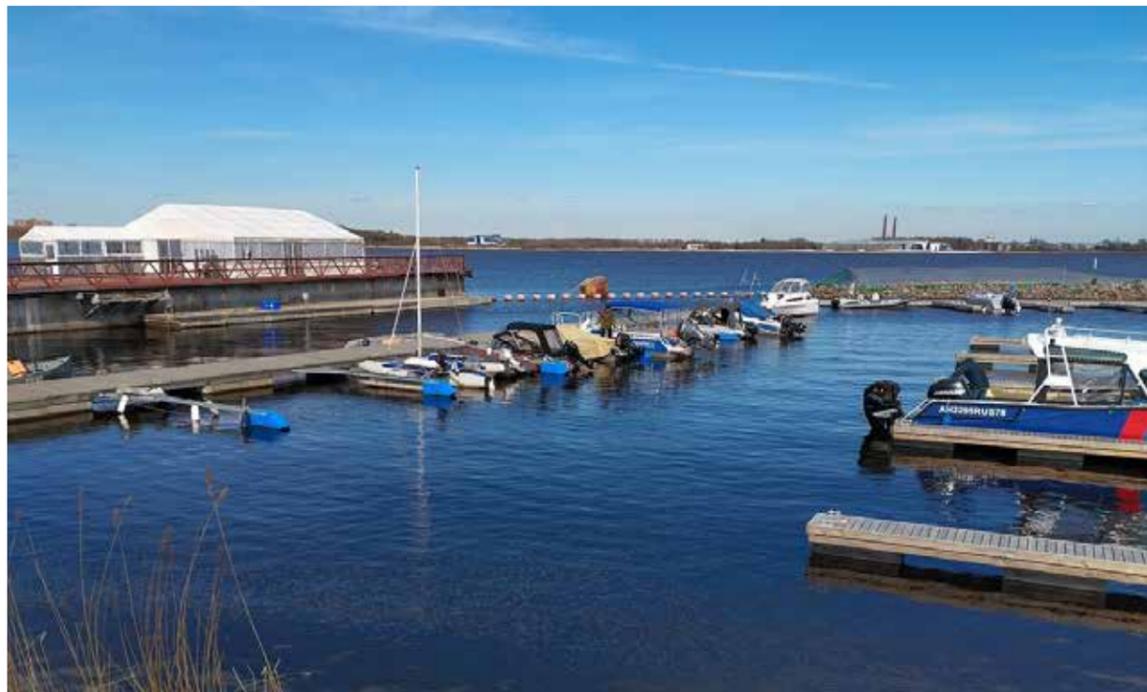


Фото «Водного транспорта»

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ



Фото из Telegram-канала Минтранса России

ВОПРОС
НАЗРЕЛ

Минтранс активизировал работу по развитию внутренних водных путей.

Министр транспорта РФ Роман Старовойт провел совещание с представителями отрасли по вопросам развития внутренних водных путей (ВВП). В частности, обсуждалось повышение пространственной связанности и транспортной доступности, увеличение объема и скорости транзита грузов, рост мобильности населения и цифровая трансформация отрасли, сообщается в Telegram-канале министерства.

«Мы начали плотнее заниматься внутренними водными путями Российской Федерации. Вопрос назрел, и ему уделяется пристальное внимание президента нашей страны и председателя правительства», — приводятся слова министра.

Среди основных задач, требующих особого внимания, названы обеспечение гарантированных габаритов судовых ходов, ремонт и реконструкция судоходных

технических сооружений, более активное использование потенциала речных портов на опорной сети внутренних водных путей, производство скоростного флота.

«Рассмотрели проект плана дальнейшей работы. Будем интегрировать внутренний водный транспорт с железнодорожным и автомобильным, а также совместно с Минпромторгом обновлять грузовой флот и пассажирские суда», — добавляется в сообщении.

Напомним, согласно паспорту госпрограммы «Развитие транспортной системы», долю ВВП России, обеспечивающих прохождение судов с осадкой не менее 3,6 м, к 2030 году планируется довести до 99%.

Также добавим, что грузооборотки внутренним водным транспортом в навигацию 2024 года увеличились на 9,7% по сравнению с предыдущим годом и составили около 120 млн тонн.



ТАНКЕРНЫЙ ФЛОТ

НАЧАЛАСЬ ПРОВЕРКА
ТАНКЕРНОГО ФЛОТА

Контрольные мероприятия затронут около 500 компаний морского и внутреннего водного транспорта.



Фото с сайта Минтранса

Правительство РФ приступило к ревизии всего российского танкерного флота. По ее результатам будут определены возможности эксплуатации судов, чтобы в будущем избежать ситуаций, подобных крушению танкеров «Волгонефть» в конце 2024 года в Керченском проливе.

«Мы приступили к реализации решений президента, который нам поручил привести в порядок и законодательную базу, если это требуется, — это явно нам потребуется сделать, мы сейчас работаем над этим, — и также провести ревизию всего танкерного флота, который сегодня существует в России, с целью определения возможности его эксплуатации и избежания в будущем подобных ситуаций», — приводит ТАСС слова вице-преьера Виталия Савельева.

По сообщению пресс-службы Минтранса, проверку планируется завершить до начала навигации 2025 года.

В ходе проверочных мероприятий, которые затронут около 500 компаний морского и внутреннего водного транспорта, будет проведена оценка соблюдения

юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями обязательных требований при перевозках нефти и нефтепродуктов.

Кроме того, Минтранс осуществит комплексную ревизию нормативной базы, регламентирующей перевозки нефти и нефтепродуктов морским и внутренним водным транспортом.

Проводить мероприятия, организованные во исполнение поручения президента России, поручено подведомственной Минтрансу Федеральной службе по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

Напомним, крушение танкеров «Волгонефть 212» и «Волгонефть 239», перевозивших около 9,2 тыс. тонн мазута, произошло утром 15 декабря 2024 года в районе Керченского пролива во время шторма. Оба судна получили повреждения, нефтепродукты попали в морскую акваторию. Созданную распоряжением премьер-министра Михаила Мишустина 10 января 2025 года правительственную комиссию, которая координирует работы по ликвидации последствий аварии, возглавляет вице-премьер Виталий Савельев.



Фото с сайта Минтранса

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

КРУИЗЫ В ИРАН

Между портами России и Ирана в 2025 году будет организовано круизное судоходство.

Россия и Иран намерены в текущем году запустить круизное сообщение между странами.

«В 2025 году планируем организовать регулярные судоходные линии и круизное туристическое судоходство между портами России и Ирана на Каспийском море», — говорится в сообщении министерства транспорта РФ.

Глава Минтранса Роман Старовойт 17 января 2025 года принял участие во встрече премьер-министра РФ Михаила Мишустина с президентом Ирана Масудом Пезешкианом.

«В транспортной сфере правительства наших стран активно работают, в первую очередь, в вопросе международного транспортного коридора «Север — Юг». Маршрут железной дороги Решт — Астара окончательно

согласован. Всего по МТК «Север — Юг» за прошлый год перевезено почти 20 млн тонн. Кроме того, отмечаем рост перевозок между нашими странами всеми видами транспорта», — уточнили в Минтрансе.

Отметим, по итогам российско-иранских переговоров на высшем уровне президент РФ Владимир Путин и Масуд Пезешкиан подписали Договор о всеобъемлющем стратегическом партнерстве между Российской Федерацией и Ираном.



Фото с сайта правительства РФ

ТРУДОУСТРОЙСТВО

ПОРТАЛ «РАБОТА РОССИИ»
ПРЕДОСТАВЛЯЕТ НОВЫЕ
ВОЗМОЖНОСТИ

Росморречфлот рекомендует работодателям использовать сервисы этой информационной системы.

Единая цифровая платформа занятости и трудовых отношений — портал «Работа России» расширяет перечень сервисов для работодателей. «Работа России» — федеральная государственная информационная система, проект Федеральной службы по труду и занятости, реализуемый с 2021 года для помощи соискателям в поиске работы, а работодателям — сотрудников.

В 2023 году на портале «Работа России» появился сервис «Стажировки и практики», который позволяет студентам найти место для прохождения практики и заключить договор с организацией или предприятием. Целью данного сервиса является централизованная организация практической подготовки и стажировки во всех организациях и предприятиях Российской Федерации для всех студентов образовательных организаций высшего и среднего профессионального образования. На сегодняшний день данный сервис является рекомендуемым при организации практической подготовки и стажировки. Ожидается, что в среднесрочной перспективе он может стать обязательным для всех организаций и предприятий Российской Федерации.

В этой связи Росморречфлот рекомендовал работодателям использование в своей деятельности возможностей указанного сервиса.

Также с 1 мая прошлого года работодатели могут размещать предложения о целевом обучении на портале «Работа России», а студенты могут направить заявку в компанию через Госуслуги или в бумажном виде. Раньше абитуриентам приходилось искать заказчиков целевого обучения самостоятельно. Теперь же всех заказчиков собирают на одной платформе.

Абитуриент сможет подать только одно заявление по программам бакалавриата и специалитета в один вуз и лишь на одну образовательную программу. Вуз, работодатель и студент заключат трехсторонний договор, что, по сути, введет солидарную ответственность за учебу, успеваемость и дальнейшее трудоустройство. В договоре будут указаны обязательства заказчика о материальной и другой поддержке студента и гарантиях трудоустройства. Студент обязан освоить образовательную программу в полном объеме и отработать у данного работодателя не менее трех, но и не более пяти лет.



FESCO

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ FESCO

Самый значительный рост в 2024 году показал контейнерный сервис между Индией и Новороссийском, продолжает активно развиваться и торговля с Китаем.



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

Контейнерные перевозки, выполняемые транспортной группой FESCO между индийскими портами Нава-Шева и Мундра и портом Новороссийск, в 2024 году возросли почти в 7 раз и составили более 16 тыс. TEU. На экспорт за год было отправлено 7,7 тыс. TEU, на импорт — около 9 тыс. TEU.

Кратный рост произошел за счет увеличения на 24% вместимости флота компании, обслуживающего морской сервис FESCO Indian Line West (FIL-W). В настоящее время на линии работают два контейнеровоза общей грузовой вместимостью более 2,1 тыс. TEU. Транзитное время из Новороссийска в порты Нава-Шева и Мундра составляет порядка 17 суток.

Регулярный сервис FESCO Indian Line West был запущен в феврале 2023 года. С помощью фидерных линий сервис также связан с другими портами Индии, ОАЭ и Кении. Основу грузопотока в импортном направлении составляют строительные материалы, различная химия, продукты питания и рефрижераторные грузы, в экспортном — продукция российского лесопромыш-

ленного комплекса и сельскохозяйственные грузы.

Перевозки контейнеров между портами Китая, Индии и Санкт-Петербургом через Суэцкий канал на регулярной линии транспортной группы в 2024 году увеличились почти в 3 раза по сравнению с предыдущим годом и составили более 75 тыс. TEU. В экспортном направлении из Санкт-Петербурга перевезено почти 30 тыс. TEU, в импортном направлении из портов Китая и Индии — более 45 тыс. TEU.

Суда отправляются по маршруту с регулярностью один раз в 12 дней. Среднее время в пути до российского порта составляет от 34 до 40 дней в зависимости от порта Китая. Маршрут линии охватывает ключевые китайские порты: Циндао, Ляньюньган, Шанхай, Нинбо, Яньгань, а также индийские Нава-Шева и Мундра. Помимо этого, сервисом с помощью фидерного сообщения соединен с портами Бангладеш, Шри-Ланки, Малайзии, Вьетнама, Таиланда, Индонезии и Южной Кореи. В настоящее время линию обслуживают шесть контейнеровозов вместимостью 2471 TEU каждый, которые построены на китайской верфи специально для рабо-

ты на FESCO Baltorient Line (FBOL). В 2025 году группа рассматривает возможность увеличения количества флота на линии.

Морской сервис FBOL работал в 2023 году. Основу грузопотока в импорте составляют товары народного потребления, промышленные товары, готовые автомобили и машинокомплекты, в экспорте — грузы лесопромышленных комплексов и целлюлозно-бумажных комбинатов Северо-Запада России и Белоруссии, строительные материалы, химия, агропродукция.

Контейнерные морские перевозки между портами Китая и Владивостоком по итогам 2024 года увеличились на 14% и составили почти 250 тыс. TEU. В экспортном направлении морским сервисом FESCO China Direct Line (FCDL) было отправлено более 62 тыс. TEU, в импортном — более 187 тыс. TEU.

Сервис включает четыре регулярные морские линии, их маршруты охватывают одиннадцать портов Китая, включая Шанхай, Нинбо, Янтань, Ксинганг, Рижань (Жичжао) и другие. Общая вместимость судов, работающих на линиях FCDL, увеличилась с начала 2024 года на 39% и достигла около 6 тыс. TEU. В декабре прошлого года для увеличения вместимости на одном из самых востребованных маршрутов группа запустила отдельную контейнерную линию, которая напрямую связала Шанхай и ВМТП.

РЕФКОНТЕЙНЕРЫ

FESCO доставила из Новороссийска в ОАЭ первый рефконтейнер с российскими продуктами питания. Для этого была задействована линия Indian Line West. Партию весом 4 тонны загрузили на складе в Москве и отправили автотранспортом в Новороссийск, после этого контейнеровоз группы транспортировал груз в порт Джебель-Али (ОАЭ). Транзитное время в пути из Новороссийска в ОАЭ составило 28 дней.

«Мы видим большой потенциал маршрута из России в Объединенные Арабские Эмираты для рефконтейнерных перевозок... В начале января мы отправили уже второй рефконтейнер в ОАЭ... Работаем и над обратной загрузкой», — прокомментировал генеральный директор дочерней компании FESCO «Дальрефтранс» Андрей Гречкин.

АВТОПРОДУКЦИЯ

Что касается автопродукции, в рамках комплексного логистического сервиса FESCO Automotive контейнерные перевозки из Китая в Россию увеличились на 36% — до почти 36 тыс. TEU.



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

Доля готовых автомобилей в общем объеме составила 81%, машинокомплектов и запчастей — 19%. Отправки готовых автомобилей из Китая выросли на 50% — до более 43 тыс. единиц. При этом в 2024 году отмечалась тенденция к смещению грузовой базы в пользу комплектующих из-за расширения локализации производства китайских автомобилей в России.

АГРОПРОДУКЦИЯ

FESCO в 2024 году вдвое увеличила контейнерные перевозки экспортной агропродукции в страны Азии — до 4,2 тыс. TEU

Для отправки агропромышленных грузов использовались интермодальные маршруты через порты Владивосток, Санкт-Петербург и Новороссийск, откуда продукция следовала до пунктов назначения в Азии регулярными морскими сервисами. Помимо этого, FESCO транспортировала сельхозпродукцию железнодорожным транспортом через сухопутные погранпереходы.

Чаще всего российская сельхозпродукция доставлялась в китайские порты Шанхай, Ксинганг (Тяньцзинь), Сямьнь и Циндао и в южнокорейский порт Пусан.

Наиболее часто — более 3 тыс. TEU, или около 77% от общего количества — сервис FESCO Agro использовался для перевозки подсолнечного масла во флекситанках. Кроме того, за рубежом транспортировались рапсовое и соевое масло, свекловичный жом, семена льна, зерна гороха, соевый шрот.

КАБОТАЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Каботажная линия FESCO Petropavlovsk-Kamchatskiy Line (FPKL) в 2024 году увеличила объем перевозок между Владивостоком и Камчаткой на 10% — до 22,4 тыс. TEU.

За прошедший год в Петропавловск-Камчатский было отправлено 18,4 тыс. TEU.

Начало, окончание
на стр. 5



Фото предоставлено пресс-службой FESCO



РЕЧНЫЕ ПОРТЫ

КОНТЕЙНЕРЫ НА ЕНИСЕЕ

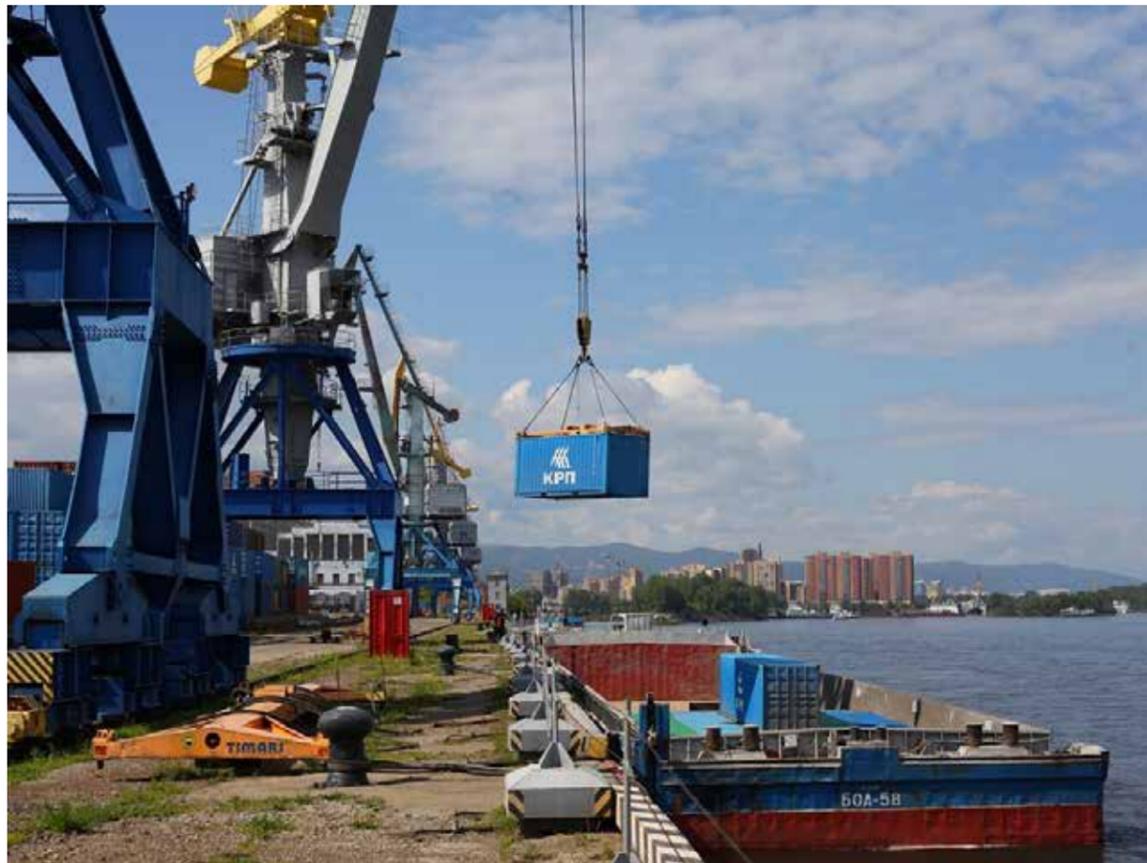


Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

Доля контейнеризированных грузов в Красноярском речном порту увеличилась до 14,6% от общего грузооборота.

Контейнерооборот Красноярского речного порта (дочернее общество Енисейского речного пароходства, ЕРП) в 2024 году составил около 6,6 тыс. TEU, что на 5% превышает результат 2023 года.

Отмечается, что доля контейнеризированных грузов выросла с 12,5% до 14,6% от общего грузооборота. В основном в контейнерах перевозятся строительные материалы, продукты питания, оборудование, мебель и прочие товарно-материальные ценности.

По словам исполнительного директора Красноярского речного порта Генна-

дия Кулятькова, спрос на контейнерные перевозки в последнее время стабильно растет, так как грузы в контейнерах удобнее отгружать, лучше обеспечивается их сохранность. «В 2022 году мы обновили контейнерный парк — приобрели 1000 единиц ИСО-20 и 100 единиц ИСО-40. В дальнейших планах предприятия — увеличить парк крупнотоннажных контейнеров», — рассказал он.

Для повышения эффективности работы по перегрузке контейнеров предприятие в 2024 году закупило новое современное оборудование, включая про-

(полуавтоматические спредеры) грузоподъемностью 35 тонн для транспортировки 10-футовых контейнеров и 40 тонн для 40-футовых. Спредеры оснащены уловителями гравитационного типа и маятниковыми механизмами для открывания/закрывания замков, что позволяет осуществлять захват контейнеров без участия стропальщика. Еще два спредера грузоподъемностью 30 тонн предназначены для транспортировки 20-футовых контейнеров.

Для работы с грузами, имеющими смещенный центр тяжести, используются грузыравнители.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ FESCO

Окончание,
начало на стр. 4

Груз в основном состоял из товаров народного потребления, продуктов питания, строительных материалов и запчастей для автомобилей и техники. В обратном направлении группа доставила 4 тыс. TEU, включая рыбу, морепродукты и рыбную муку.

FRKL стабильно демонстрирует увеличение объемов перевозок грузов на протяжении нескольких лет: в 2023 году рост составил 8% — до 20,4 тыс. EU, в 2022 году — 25%, до 19 тыс. TEU.

Каботажная линия FESCO Petropavlovsk-Kamchatskiy Line связывает Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит

в FESCO) с Петропавловском-Камчатским. На линии работают два собственных контейнеровоза FESCO суммарной вместительностью более 1,5 тыс. TEU. Суда отправляются из ВМТП раз в неделю, транзитное время в пути составляет пять дней.

За 2024 год суда FESCO выполнили 179 рейсов на дальневосточных каботажных

ПАРОМЫ

В ПОЛНОМ СОСТАВЕ

На линии Усть-Луга — Балтийск в январе 2025 года паромные перевозки выросли на 15,5%.

Морские грузоперевозки паромными на линии Усть-Луга — Балтийск в январе 2025 года составили более 104 тыс. тонн. В том числе было перевезено 2,04 тыс. вагонов и 1,6 тыс. единиц накатной техники. Основную номенклатуру грузов составили горюче-смазочные и строительные материалы, удобрения, продукты питания, сообщает пресс-служба «Оборонлогистики».

На линии в отчетный месяц работали все 5 паромов («Амбал», «Антей», «Балтийск», «Генерал Черняховский» и «Маршал Рокоссовский»). С середины января 2025 года грузопассажирский паром «Антей» начал курсировать между терминалом Пионерский (Калининград) и терминалом «Пассажирский порт «Морской фасад» (Санкт-Петербург).

Напомним, в январе 2024 года три железнодорожных парома на линии Усть-Луга — Балтийск («Балтийск», «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняхов-

ский») суммарно перевезли в обоих направлениях 90 тыс. тонн грузов. Таким образом, в отчетный месяц показатель увеличен на 15,5%.

По информации «Оборонлогистики», на контейнерной линии Санкт-Петербург — Калининград в январе 2025 года работал один сухогруз «Пижма», который перевез около 3,5 тыс. тонн грузов: 230 контейнеров (3,4 тыс. тонн) и 4 тонны генерального груза (в январе универсальные сухогрузы «Спарта», «Спарта II» и сухогруз «Пижма» перевезли порядка 30 тыс. тонн грузов).

На линии Крым — Кавказ в январе 2025 года сохранялась сложная обстановка, связанная со штормовыми предупреждениями и ракетной угрозой. Автомобильные паромы компании суммарно совершили 100 круговых рейсов, перевезли около 6,3 тыс. пассажиров и 4,3 тыс. транспортных средств (годом ранее 215 круговых рейсов, 10 тыс. транспортных средств и 17 тыс. пассажиров).



Фото с сайта «Оборонлогистики»

направлениях и перевезли порядка 88 тыс. TEU различных грузов из Владивостока

на Камчатку, Магадан, Сахалин, Чукотку и в обратном направлении.



Фото предоставлено пресс-службой FESCO



УЧЕБНЫЙ ФЛОТ



Фото предоставлено пресс-службой ОСК

«МИР» НА РЕМОНТЕ

Кронштадтский морской завод подготовит парусник «Мир» к новому сезону.

Парусное учебное судно (ПУС) «Мир» пройдет доковый ремонт на предприятии ОСК Кронштадтский морской завод.

На паруснике планируются ремонт и испытание донно-бортовой арматуры, ремонт и покраска якорных систем, кингстонных ящиков, помещений для оборудования и приборов. Запланированы корпусные работы, ремонт винто-руле-

вого комплекса, двигателей, котлов, насосов, трубопроводов, электрической части, трапов.

Трехмачтовый фрегат «Мир» построен в 1987 году для прохождения курсантами морских учебных заведений плавательной практики. За годы службы судно преодолело сотни тысяч морских миль. Парусник находится в ведении ФГУП «Росморпорт».

Основные технические характеристики ПУС «Мир»: длина судна (с бушпритом) — 108,6 м; ширина — 14 м; высота грот-мачты — 49,5 м; водоизмещение — около 3 тыс. тонн; экипаж вместе с курсантами — до 200 человек; площадь парусов — более 2,7 тыс. кв. м; средняя скорость — 11 узлов; максимальная зарегистрированная скорость под парусами — 21 узел.

АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ

ВОЗРАЖЕНИЙ НЕТ

Главгосэкспертиза одобрила проект реконструкции Адмиралтейских верфей.



Фото с сайта Адмиралтейских верфей

Проект реконструкции территории завода «Адмиралтейские верфи», в ходе которой будет создан новый участок глубоководной достроечной набережной, получил положительное заключение Главгосэкспертизы России.

Работы пройдут в Адмиралтейском районе Санкт-Петербурга на месте слияния реки Фонтанки с Большой Невой. Реконструкция судостроительного завода охватит территорию площадью 21 823 кв. м. Из них 4445,63 кв. м — это участок модернизации глубоководной достроечной набережной, где проходит сборка на плаву крупных блоков и конструкций строящихся судов.

«Проектные решения первого этапа включают строительство новых секций достроечной набережной. Их общая длина достигнет 275 метров, а максимальная отметка дна — 12 метров, что позволит осуществлять сборку современных крупнотоннажных судов на выходе в акваторию Большой Невы. Здесь также будет построен искусственный земельный участок в районе секций 19–20. Площадь намывной территории составит 700 кв. метров», — сообщил эксперт Главгосэкспертизы России Дмитрий Киселев.

Также первый этап предполагает размещение центра обработки данных, насосной станции технической воды, складских помещений, трансформаторных подстанций, и иных сооружений и коммуникаций. На втором этапе планируют завершить строительство

еще ряда секций глубоководной достроечной набережной общей длиной 295 м, на третьем — разместить площадку для стапельной сборки судов.

По словам Дмитрия Киселева, реализация объекта позволит обеспечить достройку судов на плаву, а также проведение швартовых испытаний, перегрузку и монтаж или демонтаж инженерного и технологического оборудования на строящихся судах.

Напомним, стоимость реконструкции, указанная в проектной документации, превышает 1,7 млрд рублей в базисных ценах 2001 года. Продолжительность строительства — 4 года.

Застройщиком выступает АО «Адмиралтейские верфи», проектная организация — АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» (АО «ЦТСС»).

СУДОСТРОЕНИЕ

НА СТАРТЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

На первой в России цифровой верфи началась опытная эксплуатация технологического оборудования.

В рамках подготовки к запуску первой очереди цифровой верфи на Онежском судостроительно-судоремонтном заводе (ОССЗ, Республика Карелия) в опытную эксплуатацию введено основное технологическое оборудование блока корпусных цехов для подготовки листового металла и профиля, заготовительное, кузнечное оборудование и оборудование сборочно-сварочного производства. Готовность верфи проверил помощник президента, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев во время визита в Петрозаводск.

Первая в стране цифровая верфь создается в рамках глубокой модернизации Онежского ССЗ, которая включает строительство новых производственных мощностей с внедрением процессов роботизации и автоматизации производства и цифровым сопровождением всех этапов судостроения. Большая часть оборудования цифровой верфи изготовлена на российских предприятиях. Специалисты завода совместно с поставщиками оборудования в период опытной эксплуатации обеспечат изготовление деталей и конструкций для конкретных проектов производственной программы завода. Основное технологическое оборудование интегрируют в единую информационную систему. Каждый процесс производства на заводе будет цифровизирован.

Николай Патрушев также провел совещание по вопросам реализации второй очереди модернизации завода: строительства автоматизированного комплекса судового оборудования, модернизации открытого стапеля и слипа для спуска-подъема судов. На реализацию второй очереди Росморречфлоту из резервного фонда правительства РФ выделено 1,95 млрд рублей.

Глубокая модернизация ОССЗ стартовала в 2019 году по проекту, разработанному Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом совместно с АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» и ФГУП «Росморпорт». В рамках проекта построены новые объекты (блок корпусных цехов, контрольно-пропускной пункт, центр обработки данных, станция газификации, очистные сооружения). Сейчас завершаются работы по сдаче в эксплуатацию созданных мощностей. Осуществлено внедрение в промышленную эксплуатацию решения «Global-Marine: Система управления судостроением и судоремонтом».

Открытие цифровой верфи позволит увеличить производительность труда не менее чем в 2 раза, количество строящихся ежегодно судов — с 3 до 10, а также создать не менее 500 дополнительных высокотехнологичных рабочих мест.



Фото ИА «Республика»

СУДОРЕМОНТ



Фото с сайта Архангельской РЭБ флота

ПОДГОТОВКА К НАВИГАЦИИ

Почти 100 судов пройдут межнавигационный ремонт на Архангельской РЭБ флота.

На зимний ремонт в межнавигационный период на Архангельскую РЭБ флота встали 96 судов. На слипе расположились сухогрузы, баржи, катера и буксиры, принадлежащие Ленскому объединенному речному пароходству (ЛОРП), Хатангскому морскому торговому порту, Обь-Иртышскому речному пароходству, Архангельскому речному

порту и судоходным компаниям.

Специалисты ремонтно-эксплуатационной базы ведут комплексные судокорпусные работы. В затоне десятки единиц флота проходят обслуживание на плаву. Ремонт также выполняется в машинных отделениях, обновляется электрооборудование, проводится отделка внутренних помещений.

Напомним, АО «Архангельская РЭБ флота» в 2024 году начало реконструкцию слипа. После ее завершения предприятие сможет принимать суда длиной до 130 м. К 2028 году планируется завершить модернизацию около 60% производственных мощностей ремонтно-эксплуатационной базы.

ТЕХНОЛОГИИ

100% НЕЗАВИСИМОСТИ

Средне-Невский судостроительный завод практически полностью заместил импортные композитные материалы.

Средне-Невский судостроительный завод (СНСЗ) Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) завершает обеспечение технологической независимости предприятия в части композитных технологий. Об этом сообщил генеральный директор АО «СНСЗ» Владимир Середохо.

Он отметил, что СНСЗ традиционно работает с различ-

ными технологиями и материалами, в частности с индустриальной и маломангнитной сталью, алюминий-магниевыми сплавами, с композитными материалами.

«Что касается композитной технологии, сегодня мы практически завершаем нашу технологическую независимость, потому что отечественным материалом уже обеспечивается 90%», — сказал Владимир Середохо.

По его словам, завод начал работать с композитными материалами в 2010 году. На тот момент они были импортными на 100%. К настоящему времени доля импорта сократилась до 10%. «То есть через пару лет мы будем 100% независимы», — считает генеральный директор СНСЗ.

Он обратил внимание на то, что компоненты полимерных материалов сегодня, пусть и меньше, чем раньше, но все также зависят от импорта. «Поэтому очень хотелось бы, чтобы была развернута работа по компонентам. Это очень большая работа с нефтяными компаниями. Потому что много компонентов, практически все, можно получать, работая с технологическими разработками из углеводородов», — пояснил Владимир Середохо.



Фото с сайта СНСЗ

БУКСИРЫ

ФЛОТ
БУКСИРОВ-ТОЛКАЧЕЙ
ЖДЕТ ОБНОВЛЕНИЕ

Разработан концепт речного буксира-толкача для замены старых судов венгерской постройки.



Рис. предоставлен пресс-службой ОСК

Инженеры конструкторского бюро ОСК «Вымпел» (Нижний Новгород) разработали концепт-проект 00443 буксира-толкача мощностью до 2000 кВт (2700 л.с.). Судно предназначено для обновления стареющего флота толкачей венгерской постройки типов ОТ-2400 проектов Н-3290, Н-3291, и ОТ-2000 проектов 428, 428.1, 428.2. Об этом сообщает пресс-служба Объединенной судостроительной корпорации.

Сейчас на российских реках работает около 140 толкачей перечисленных проектов, возраст которых составляет от 35 до 56 лет.

Буксир-толкач проекта 00443 спроектирован на судно класса «М 3,0 (Лед 40)А» Российского классификационного общества (РКО), что позволит эксплуатировать судно на волне высотой до 3 м. Проект предназначен для толкания и буксировки несамоходных судов, сухо-

грузных и нефтеналивных барж, в том числе тяжелых составов из четырех барж грузоподъемностью 18 тыс. тонн. В отличие от буксиров-толкачей старых проектов, у этого судна более высокая автоматизация и меньшая численность экипажа. Кроме того, в проекте выполнены современные требования РКО по отделению топливных цистерн от наружной обшивки. По сравнению с толкачами проектов Н-3290 и Н-3291 новое судно имеет меньшую длину, что в перспективе позволит работать с более длинными баржами. Проект 00443 также предусматривает возможность максимального использования российского оборудования и возможность установки среднеоборотных судовых двигателей производства «Волгодизельмаша» серии 426Д (8ЧН21/26) мощностью от 691 до 1200 кВт или их аналогов.



Характеристики буксира-толкача проекта 00443: габаритная длина — 47 м; габаритная ширина — 14 м; высота борта — 3,5 м; осадка — 2,3 м; экипаж/мест — 10/12 человек; мощность главных двигателей — 2×1000 кВт; скорость хода — не менее 20 км/ч; автономность плавания — 12 суток.



КАРЕЛИЯ



Фото из Telegram комитета по транспорту ЛО

ПЛЫВЕМ В КАРЕЛИЮ!

На Ладожском озере появится причал для круизных судов и скоростного флота.

На Ладожском озере в районе населенного пункта Салми (Республика Карелия) в 2026 году построят универсальный причал. Об этом сообщил председатель комитета по транспорту Ленинградской области Михаил Присяжнюк.

Данный проект реализуется в рамках соглашения о создании унифицированной транспортной инфраструктуры на воде, заключенного губернаторами Ленинградской области, Республики Карелии и Новгородской области в 2019 году.

В ближайшее время основные усилия будут направлены на то, чтобы соединить внутренними водными путями Ленинградскую область и Карелию. Согласно проекту, предполагается создание круизных маршрутов между Салми, ладож-

скими шхерами, Валаамом, Санкт-Петербургом и Ленинградской областью.

«На одном из самых больших архипелагов Ладожского озера в районе острова Мантсинсаари (остров у северо-восточного побережья Ладожского озера, Карелия. — Прим. ред.) в Салми, будет создаваться большой универсальный причал, который будет способен принимать и круизные суда, и скоростной флот», — сказал Михаил Присяжнюк.

По его словам, в текущем году «по льду планируется провести все геодезические исследования». В апреле 2025 года ФБУ «Администрация «Волго-Балт» многолучевыми эхолотами выполнит необходимые замеры по навигационному маршруту из Ленинградской области в Карелию, чтобы он был без-

опасным. Проектные работы хотят закончить в период с мая по июль 2025 года. После этого приступят к строительству.

«До конца навигации, я думаю, уже уходя в октябрь–ноябрь, планируется закончить работы по вибропогружению палсвай-оболочек, куда затем наливается высокопрочный бетон, а уже по льду в период между 2025 и 2026 годом закончить полностью формирование причала», — поделился деталями планируемых работ Михаил Присяжнюк.

Также он отметил, что в ближайшее время намечены переговоры с несколькими компаниями для того, чтобы создать энергетическую инфраструктуру вблизи этого причала и обеспечить возможность для букеровки судов.

РЕГИОНАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ

ПАССАЖИРОВ ДОСТАВЛЯТ В ЛЮБУЮ ПОГОДУ

В Нижегородской области запускают суда на воздушной подушке, круглогодичный маршрут может появиться и в Татарстане.



Фото из Telegram-канала Глеба Никитина

В Нижегородской области начались рабочие испытания двух судов на воздушной подушке проекта «Спутник». Они приобретены по программе льготного лизинга. Вместимость каждого судна — 9 пассажиров и капитан. Об этом сообщил губернатор региона Глеб Никитин.

«Уже поставил задачу профильным ведомствам определить приоритетные территории для работы судов, опираясь на запросы муниципалитетов и жителей. К перевозкам должны приступить в конце февраля — начале марта», — сказал губернатор, добавив, что «задача «Спутников» — обеспечить связь между населенными пунктами в тот период, когда не работают ни паром, ни ледовая переправа, а люди вынуждены либо рисковать, переправляясь по льду, либо делать крюк примерно в 300 км по автодороге».

Над развитием пассажирской сети думают и в Казани.

АО «Флот Республики Татарстан» («Флот РТ») планирует приобрести два судна на воздушной подушке (СВП) для обеспечения круглогодичных перевозок по маршруту Казань — Верхний Услон.

«В этом году был опробован рейс Казань — Верхний Услон, маршрут жителям понравился. Хотим предложить, чтобы увеличить пассажиропоток, приобрести еще одно судно проекта А217. Если будет необходимость, мы готовы реализовать бесшовную круглогодичную перевозку. Для этого могут ходить два теплохода «Парма» на 44 пассажирских места. Стоимость одной единицы — 75 млн рублей. Мы хотели бы их зимой эксплуатировать», — сообщил гендиректор компании Роман Лизалин.

По словам Романа Лизалина, в навигацию 2024 года компания «Флот РТ» перевезла 344 тыс. пассажиров. Было задействовано 15 единиц водного транспорта, в том числе три отремонтированных теплохода, которые несколько лет не эксплуатировались. «Было девять социально значимых маршрутов, четыре новых экскурсионных направления», — подчеркнул он.

Глава компании также отметил, что по маршруту Казань — Ульяновск — Казань в прошлом году выполнено 11 рейсов, а с мая 2025 года рейсы по этому направлению планируется сделать регулярными.



Фото из Telegram-канала Глеба Никитина

КАЗАНЬ

МЕСТО У ПРИЧАЛА

Казань сможет принимать больше круизных судов.

Пассажирский причал в Казани увеличат на 200 метров, чтобы он смог принимать большее количество круизных лайнеров. Об этом рассказал министр транспорта и дорожного

хозяйства Республики Татарстан Фарит Ханифов.

«Необходимо увеличить количество судозаходов круизных теплоходов. Это даст возможность принять до 500 тысяч пассажиров. Для

этого нам необходимо провести ряд мероприятий, в том числе увеличить действующий причал в Казани на 200 метров. Мы там уже стоим тремя-четырьмя рядами тепло-

ходов», — пояснил министр. Он уточнил, что в 2024 году регулярными и туристическими рейсами в границах региона было перевезено 455 тыс. пассажиров. По словам Фарита Ханифова, среди мероприятий, намеченных на период с 2025 по 2030 годы, значатся также завершение реконструкции причала «Болгар», после окончания работ здесь смогут принимать суда типа «Метеор», ввод в эксплуатацию причала в Камском Устье, строительство новых причалов в Набережных Челнах, Елабуге и Мамадыше.



Фото из Telegram-канала Минтранса Татарстана



АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПОДГОТОВКА К СЕВЕРНОМУ
ЗАВОЗУ НАЧАЛАСЬ

В текущем году необходимо поставить 20,6 тыс. тонн каменного угля и 12,4 тыс. тонн жидкого топлива.

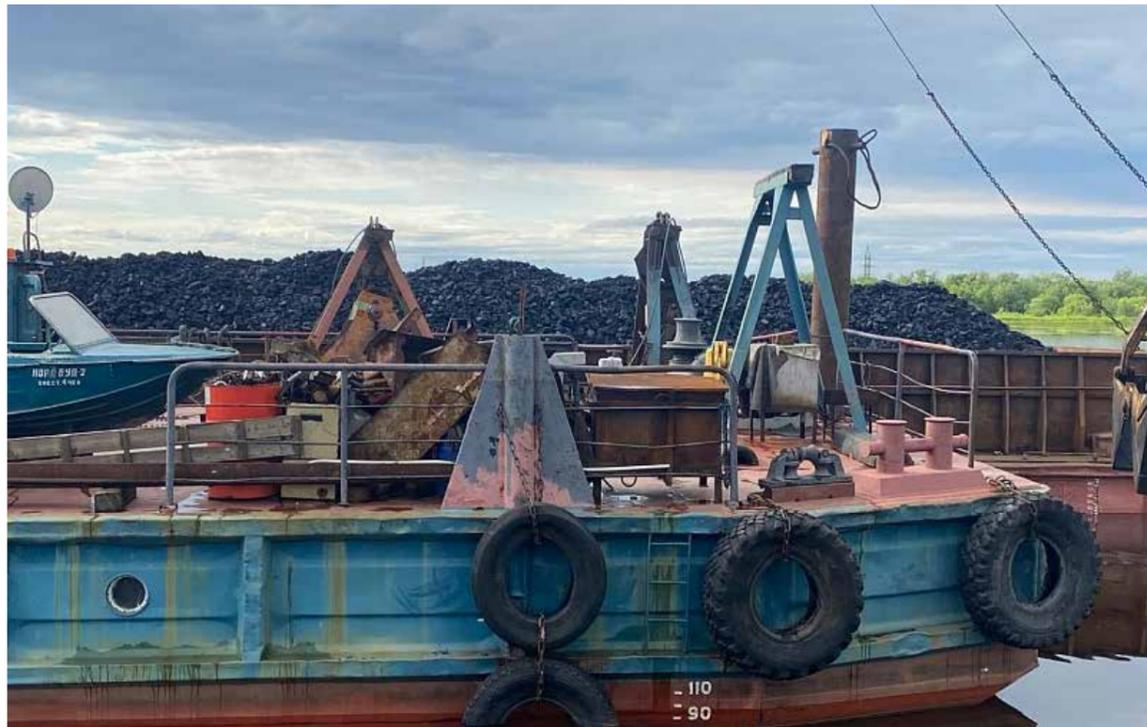


Фото с сайта правительства региона

В Архангельской области началась подготовка к северному завозу топлива в отдаленные районы.

Формирование запасов топлива на объектах энергетики, расположенных в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях с ограниченным сроком транспортной доступности, будет выполняться в рамках прохождения текущего отопительного периода и подготовки к прохождению отопительного периода 2025/2026.

На территории Архангельской области с ограниченным сроком транспортной доступности завозят каменный уголь и дизельное топливо. Основными направлениями поставки традиционно остаются Мезенский, Лешуконский, Пинежский и Приморский округа, а также островные территории Архангельска.

«В настоящее время муниципалитеты определили потребность на предстоящий осенне-зимний период, — сообщил министр ТЭК и ЖКХ

Архангельской области Дмитрий Поташев. — Согласно полученным от них данным, в текущем году необходимо будет поставить 20,6 тыс. тонн каменного угля, а также 12,4 тыс. тонн жидкого топлива».

Сроки поставки топлива и формирования его запаса на отдаленных территориях области определены до 15 ноября 2025 года. Однако при благоприятных погодных условиях эту работу завершат раньше.

КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

НУЖНАЯ ГЛУБИНА

Дноуглубление Вятки обеспечит выход в бассейны рек Кама и Волга для регулярной навигации.

Кировская область в 2025 году проведет дноуглубление Вятки на участке протяженностью 34 км. Увеличение судового хода обеспечит выход в бассейны Камы и Волги, сообщает пресс-служба правительства региона.

«Начиная с этого года по итогам достигнутых договоренностей с Росморречфлотом и правительством Республики Татарстан мы должны увеличить протяженность участков реки Вятки с гарантированными габаритами судового хода. В 2025 году необходимо провести дноуглубительные работы на участке реки Вятки от границы с Республикой Татарстан до города Вятские Поляны протяженностью 34 км. Там должна быть регулярная

навигация с выходом в бассейны рек Кама и Волга», — приводит цитата губернатора региона Александра Соколова.

Напомним, в 2024 году на Вятке были возобновлены регулярные грузоперевозки водным транспортом по маршрутам Советск — Киров и Гирсово — Киров в течение всей навигации. Это стало возможно после проведения дноуглубительных работ на двух участках реки.

Впервые за 30 лет по реке доставили 1,3 тыс. тонн щебня в период половодья, а на участке Гирсово — Киров суда работали с июня по октябрь и доставили 65,1 тыс. тонн песчано-гравийной смеси. Баржебуксирные составы выполнили 130 рейсов.



Фото с сайта правительства Кировской области

ОБЬ-ИРТЫШСКИЙ БАССЕЙН

СУДА ВСТАЛИ НА РЕМОНТ

Администрация «Обь-Иртышводпуть» к навигации капитально отремонтирует более 30 судов.

ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» («Обь-Иртышводпуть») к началу навигации

2025 года отремонтирует 238 единиц флота. Текущий ремонт пройдут 172 судна, на 56 единицах будет проведен средний ремонт,

31 судно отремонтируют капитально.

По словам заместителя руководителя администрации по флоту Александра

Вишнягова, в этом году средним ремонтом будет охвачено на 9 единиц флота больше, чем в прошлом. При этом общие цифры судоремонта практически не меняются год от года.

Средний ремонт суда обязаны проходить один раз в пять лет. Во время среднего ремонта проводят такие виды работ, как частичная замена обшивки и набора корпуса судна, ремонт движительно-рулевого комплекса, главного и вспомогательного двигателя, вспомогательного оборудования, механизмов и систем, ремонт судового радио- и электрооборудования. Текущий ремонт

подразумевает поддержание судна в надлежащем техническом состоянии и включает замену быстроизнашивающихся частей и материалов, а также проведение весенних работ. Также проводятся масштабные работы по замене судовых дизель-генераторов и судовых дизель-редукторных агрегатов на судах в рамках капитального ремонта флота.

Самыми трудоемкими и дорогостоящими в нынешнюю кампанию будут работы по замене обшивки корпуса баржи-площадки «МП-3167» проекта Р-56. Стоимость работ составляет 57 млн рублей.



Фото с сайта администрации Обь-Иртыша



ИСТОРИЯ

«КОРАБЕЛЫ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ»



«Северная верфь», фото предоставлено пресс-службой ОСК

Мультимедийный историко-документальный проект ОСК напомнит о подвиге судостроителей во время Великой Отечественной войны.

К 80-летию Победы в Великой Отечественной войне ОСК запускает мультимедийный историко-документальный проект «Корабелы Великой Победы». Он посвящен трудовому подвигу судостроителей, внесших свой значимый вклад в Победу.

Уникальные исторические материалы, собранные на портале КорабелыПобеды.РФ, напомнят о ратном и трудовом героизме корабелов, о вкладе конкретных заводов и конструкторских бюро в Победу. Здесь можно будет найти информацию о судостроительных предприятиях

и производившейся на них в годы войны продукции, архивные фотоматериалы и документы, неизвестные факты, воспоминания ветеранов и блокадников, стихи и песни.

Например, раздел «Библиотека Победы» пополнится книгами, сборниками воспоминаний ветеранов, изданиями, подготовленными в ОСК и рассказывающими о том, как корабелы приближали Победу на фронте и в тылу.

Также на ресурсе можно будет узнать об акциях, проводимых ОСК к 80-летию Великой Победы. Масштаб-

ные юбилейные мероприятия состоятся в рамках всей корпорации.

Работы по подготовке к годовщине Победы ведутся не только в Сети, но и на самих предприятиях: обновляются мемориалы, стелы, памятные доски, расположенные на территории предприятий ОСК и за их пределами. Продолжается поиск данных о погибших на фронтах корабелах и увековечивание их памяти. Особое внимание уделяется ветеранам. Для них готовят подарки, с поздравлениями придут надом, также обещают оказать всю необходимую помощь.



«Севмаш», фото предоставлено пресс-службой ОСК



Невский судостроительно-судоремонтный завод, фото предоставлено пресс-службой ОСК

Подробная информация о подготовке и праздновании в ОСК 80-й годовщины Победы будет размещаться на портале в разделе «Мероприятия ОСК».

Проект к 80-летию Победы в Великой Отечественной войне является продолжени-

ем созданного при поддержке Российского исторического общества к 75-летию Победы проекта «Корабелы Победы». Разделы и рубрики дополнены новыми историческими данными о корабелах, внесших свой вклад в Победу над фашистской Германией.



«Адмиралтейские верфи», фото предоставлено пресс-службой ОСК



Завод «Красное Сормово», фото предоставлено пресс-службой ОСК



ГИДРОГРАФИЯ



Фото с сайта Вологодского отделения РГО

ЦИФРОВОЕ ОНЕЖСКОЕ ОЗЕРО

Используемые сейчас для навигации карты созданы более 40 лет назад.

Завершено создание электронных навигационных карт (ЭНК) северной части Онежского озера.

Гидрографические работы на площади 4840 кв. км осуществила компания Sitronics КТ. Были выполнены промеры акватории и проведена космическая съемка береговой линии и островов. Задачи требовали высокой точности исполнения, поскольку берега северной части озера практически не имеют прямых линий и сильно изрезаны заливами и бухтами.

Работы в рамках второго этапа пройдут в южной половине Онежского озера, а затем на основе полученных данных создадут электронные навигационные карты всей площади водоема.

По словам директора по развитию Sitronics КТ Евгения Шишенина, последние актуальные карты Онежского озера были созданы гидрографами на основе бумажных карт более 40 лет назад с использованием технологий тех лет. Сейчас используется самое современное и высокоточное оборудование — ав-

томатизированные промерно-изыскательские и судовые обстановочные комплексы, система удаленной передачи ЭНК и другие. Он также подчеркнул, что ЭНК создаются в соответствии с международными стандартами, утвержденными Международной гидрографической организацией (ИНО).

Электронные навигационные карты Онежского озера появятся к 2026 году. Ранее Sitronics КТ провела оцифровку Ладожского озера, а также рек общей протяженностью 70 тыс. км.

ЭКОЛОГИЯ

«ГЕНЕРАЛЬНАЯ УБОРКА» НЕ ЗАКОНЧЕНА

До 2030 года планируется поднять еще более 100 судов.

Федеральный проект «Генеральная уборка» продлен до 2030 года и вошел в состав нового национального проекта «Экологическое благополучие». В рамках нацпроекта в дальневосточных регионах России предстоит поднять и утилизировать 103 судна. К проекту присоединилась Республика Саха (Якутия).

С момента запуска «Генеральной уборки» в 2021 году

к концу 2024 года акватории шести регионов Дальневосточного федерального округа (Камчатского, Хабаровского и Приморского краев, Магаданской и Сахалинской областей, Чукотского автономного округа) избавили от 213 брошенных судов. Лидерами по количеству удаленного имущества стали Камчатка и Сахалин, которые суммарно утилизировали 139 затонувших судов.

«Проект является важным шагом в развитии дальневосточных морских портов и регионов в целом. В рамках проекта приоритетно удалялись суда, которые препятствовали судоходству и рыболовству, представляли риск загрязнений экосистемы, создавали проблемы для развития прибрежных территорий», — приводит цитату министра транспорта РФ Романа Старовойта Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот).

Напомним, ранее в Росморречфлоте заявляли, что федпроект «Генеральная уборка» могут распространить на всю страну: в ходе инвентаризации затонувшего имущества в акваториях морских портов России выявлено 570 объектов, подлежащих подъему и утилизации.



Фото с сайта Росморречфлота

СУДОСТРОЕНИЕ

ПОТРЕБНОСТЬ
В КАДРАХ РАСТЕТ

Больше всего вакансий для судостроителей — в Санкт-Петербурге.

Количество вакансий в судостроении и судоремонте по сравнению с предыдущим годом выросло на 13% и достигло 28 тыс. Об этом со ссылкой на данные hh.ru сообщила Ассоциация судовладельцев рыбного флота (АСРФ).

Лидером рейтинга по доле вакансий в отрасли (23%) стал Санкт-Петербург. Судостроительные предприятия города разместили 5,8 тыс. вакансий, что на 28% больше, чем годом ранее. В перечень регионов с наиболее высокой динамикой новых вакансий вошли Московская (+98%) и Калининградская области (+83%), Хабаровский край (+50%), Архангельская (+45%), Ростовская (+44%)

и Ярославская области (+43%).

В среднем по России уровень предлагаемых зарплат составил 96 тыс. рублей, по отдельным вакансиям уровень предложений — до 300 тыс. руб. после вычета налогов.

В 2023 году российские работодатели, связанные с судостроительной отраслью, разместили на ресурсе HeadHunter более 22,5 тыс. вакансий. Медианная предлагаемая зарплата в отрасли в 2023 году составила 85 тыс. рублей, наиболее высокую зарплату предлагали компании из северных регионов (Коми, Архангельская область), южных регионов и в Забайкалье.



Фото из Telegram-канала ОСК

ОБРАЗОВАНИЕ

В НОВЫХ СТЕНАХ

Завершено строительство научно-производственного корпуса СПбГМТУ.

Для Санкт-Петербургского государственного морского технического университета (СПбГМТУ, Корабелка) построен новый научно-производственный корпус. Его общая площадь составляет более 2,6 тыс. кв. м, ввод в эксплуатацию планируется в 2025 году. Об этом со ссылкой на заявление вице-преьера Марата Хуснуллина сообщает пресс-служба правительства РФ.

«Строительство этого корпуса даст студентам возможность получать практические навыки и углубленные знания в области морских технологий», — приводятся слова вице-преьера.

Как уточнил заместитель министра строительства

и ЖКХ Юрий Гордеев, работы в новом здании для морского вуза выполнялись в рамках комплексной госпрограммы «Строительство». Научно-производственный корпус состоит из двух блоков — производственного и административного. Первая часть здания представлена тремя функциональными зонами, где будут расположены Институт лазерных и сварочных технологий, учебные помещения механической обработки и помещение учебной верфи.

СПбГМТУ основан в 1930 году. Он готовит кадры по всему спектру специальностей и научных направлений в области судостроения и морской техники.



КУРСЫ



Фото «Водного транспорта»

ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ КУРС В ГУМРФ

Для обучения специалистов в сфере дноуглубления создан уникальный тренажер.

Первый в России управленческий учебный курс с элементами тренажерной подготовки для реализации дноуглубительных проектов запущен в результате сотрудничества ООО «Строительная дноуглубительная компания», ООО «Нониус Инжиниринг» и Института дополнительного образования (ДПО) Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка).

Программа курса специально разработана для руководящего и инженерного состава дноуглубительных компаний, заказчиков, проектировщиков, исполнителей работ и организаций, ответственных за эксплуатацию судоходных гидротехнических сооружений. Слушателями пилотного курса стали специалисты администраций речных бассейнов внутренних водных путей, представители морских дноуглубительных компаний и проектанты. До этого подобная подготовка в России не проводилась уже более 20 лет.

Первые занятия прошли в Санкт-Петербурге при поддержке Росморречфлота.

Для лучшего понимания принципов работы дноуглубительной техники разработан уникальный интерактивный стенд, который позволяет продемонстрировать основные дноуглубительные операции. Программно-аппаратный комплекс может имитировать работу земснарядов разных типов.

Инвестиции частных компаний в данный комплекс превысили 15 млн рублей. При этом «Строительная дноуглубительная компания» (СДК) и «Нониус Инжиниринг» не рассматривают этот образовательный проект как коммерческий.

«Расширение образовательных программ и развитие специальной подготовки в области дноуглубления становится критически необходимым шагом для обеспечения устойчивого роста и конкурентоспособности отрасли. В отсутствие должного внимания к данным вопросам отрасль может столкнуться с дефицитом квалифицированных кадров, что, в свою очередь, замедлит развитие инфраструктурных проектов и негативно скажется на экономике. Повышение уровня подготовки специалистов в сфере дноуглубления — ключ к успешному преодолению текущих вызовов и залог будущих достижений», — считает глава СДК Александр Бенгерт.

В ГУМРФ уверены, что новый управленческий курс будет востребован. «По нашим оценкам, только для реализации проектов по дноуглублению в Арктиче-

ской зоне РФ потребуется несколько десятков специализированных морских судов. Соответственно, мы умножаем количество судов на 2 и получаем число экипажей. Этим специалистам надо подготовить, — пояснил директор Института ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Айзинов. — Суда должны работать экономически эффективно, обеспечивать максимальную выработку грунта за очень ограниченное время, особенно в Арктике, поскольку время мобилизации дноуглубительных судов достаточно короткое из-за сезонности этих работ».

В перспективе планируется значительное расширение линейки программ повышения квалификации специалистов по дноуглублению.

Будут разработаны и внедрены комплексные учебные курсы для различных категорий профессионалов в данной области.

Уникальный демонстрационный интерактивный стенд дноуглубительных работ представят на конгрессе «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», который пройдет в Москве 20–21 февраля 2025 года.



Фото «Водного транспорта»

ПОДГОТОВКА КАДРОВ



Фото предоставлено аппаратом Николая Патрушева

ЛУЧШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Николай Патрушев предложил создать в Карелии центр подготовки судостроителей.

Помощник президента, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев посетил в Петрозаводске Беломорско-Онежский филиал Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка). Он ознакомился с образовательной деятельностью учебного заведения, обсудил перспективы его развития, сделав акцент на повышении качества подготовки экипажей морских и речных судов.

Председателю Морколлегии продемонстрировали навигационный программно-аппаратный комплекс для подготовки штурманского состава и курсантов, тренажер глобальной морской системы связи при бедствии, учебный класс по охране судов и портовых средств, тренажер судовой энергетической установки, классы медицинской подготовки и начальной безопасности жизни на судне, тренажеры по борьбе с пожаром и водотечностью.

В ходе встречи затронули вопросы обеспечения Беломорско-Онежского филиала специализированным оборудованием для реализации учебного процесса по судостроительным специальностям, выделения региональными и федеральными властями дополнительных учебных площадей.

Николай Патрушев также предложил создать центр по подготовке судостроителей по специальностям среднего профессионального образования. С руководством ГУМРФ обсудили разработку финансовой модели такого центра.

Должна быть выстроена и система повышения квалификации и переподготовки кадров в сфере судостроения и судоремонта для переобучения работе на новом современном оборудовании специалистов, уже имеющих профильное образование. Это необходимо в связи с модернизацией Онежского судостроительно-судоремонтного завода.

8 КОНГРЕСС
«ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ
СООРУЖЕНИЯ
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

20-21 ФЕВРАЛЯ 2025

МОСКВА

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

Медиа-группа «ПортНьюс»,
Тел./факс (812) 570-78-03,
snitko@portnews.ru
www.portnews.ru

