Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№3 15 марта 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.

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

С ОПОРОЙ НА ОПЫТ СТР. 3

«СОВКОМФЛОТ»: НОВАТОРСТВО И ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ СТР. 5

ВЕРФЯМ ПРЕДЛОЖЕНО ОПЕРЕТЬСЯ НА ЛИЗИНГ СТР. 6

ВПЕРВЫЕ НА ВОДОРОДЕ СТР. 6

БЕЗ НДС СТР. 7

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ СТР. 9

ПО ПРОГРАММЕ СКФ СТР. 12

Атомоход «Сибирь». Фото из Telegram-канала ОСК

ОБЖИВАЕМ АРКТИКУ

Президент РФ подписал указ, увеличивающий количество судов для развития инфраструктуры Арктической зоны.

Владимир Путин подписал Указ «О внесении изменений в Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, утвержденную указом президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645».

Согласно указу, количество судов, которые должны быть построены для развития инфраструктуры Арктической зоны, увеличено. Так, вместо пяти универсальных атомных ледоколов проекта 22220 будет построено семь, а также дополнительно — четыре неатомных ледокола. Атомный ледокол проекта «Лидер» в новой версии документа — один вместо трех, фигурирующих ранее.

Увеличено и количество аварийно-спасательного флота. Ранее планировалось построить 16 ед., теперь же до 2024 года должны быть построены 16 аварийно-спасательных судов различной мощности, а до 2030 года — еще 30.

«СЕВЕР — ЮГ»

РОССИЯ — ИРАН: ПЕРЕВОЗКИ РАСТУТ

Взаимная торговля России и Ирана в 2022 году увеличилась на 20%.

Российские порты Каспийского моря в настоящее время уже готовы принять до 12 млн тонн грузов из Ирана с дальнейшей транспортировкой по сети железных дорог к портам Балтийского моря, заявил заместитель министра экономического развития России Дмитрий Вольвач. Такие данные были приведены на пятом заседании российско-иранской рабочей группы по межрегиональному сотрудничеству при обсуждении вопроса взаимодействия в сфере транспорта и логистики в части использования международного транспортного коридора «Север — Юг». По разным оценкам, к 2035 году поток российских грузов на территории Ирана может составить от 15 млн до 60 млн тонн, сообщает пресс-служба министерства.

С российской стороны в заседании в режиме видеоконференцсвязи приняли участие представители 18 российских регионов, с иранской — 8 провинций. Российскую часть возглавил Дмитрий Вольвач, иранскую — заместитель министра внутренних дел по экономическим вопросам Ирана Мохсен Кушештабар.

Будем развивать порты Черного и Азовского морей, особое внимание уделим, уделяем уже и будем уделять международному коридору «Север — Юг». Уже в этом году по Волго-Каспийскому каналу смогут проходить суда с осадкой не менее 4,5 метра. Это откроет новые маршруты для делового сотрудничества с Индией, Ираном, Пакистаном, странами Ближнего Востока. Мы и дальше будем развивать этот коридор.

Из Послания Федеральному Собранию

По словам замглавы Минэкономразвития России, в 2022 году торгово-экономические связи с Ираном поддержали 78 российских субъектов. В числе основных торговых партнеров названы Москва, Санкт-Петербург, Ростовская, Астраханская, Саратовская, Белгородская и Московская области, Краснодарский край, Татарстан и Башкортостан.

«Показатели двусторонней торговли между Россией и Ираном демонстрируют устойчивый рост. У наших стран огромный потенциал развития торгово-экономических связей, — сказал Дмитрий Вольвач. — По итогам прошлого года объем взаимной торговли увеличился на 20% по сравнению с 2021 годом. В планах на ближайшую перспективу — максимальное увеличение объемов взаимной торговли».

Представители российской делегации презентовали иранским партнерам возможности торгово-логистического маршрута Средняя Волга — Энзали — Казвин, организатором которого является АНО «Региональный центр поддержки и сопровождения предпринимательства Ульяновской области». Маршрут позволит снизить стоимость логистики на 35% за счет обратной загрузки и реализует экспортный потенциал портов Ульяновской области на 540 тыс. тонн зерновых, 50 тыс. тонн растительных масел и 50 тыс. куб. м продукции деревопереработки.

На встрече также обсуждались перспективы сотрудничества Москвы, Санкт-Петербурга, Татарстана, Липецкой и Челябинской областей с иранскими провинциями в сфере поставок на иранский рынок химической продукции, медицинского оборудования, оборудования для нефтегазовой промышленности, а также процесс локализации производственных цехов иранских компаний на территории региональных особых экономических зон.

Стороны обсудили перспективы взаимодействия российских и иранских особых экономических зон, сотрудничество в сфере малого и среднего предпринимательства и вопросы увеличения турпотока.

№3
15 МАРТА 2023
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

FESCO

Фото предоставлено FESCO

ИЗ ВИТЕБСКА В ШАНХАЙ

FESCO запускает новые контейнерные сервисы.

Транспортная группа FESCO запустила новый интермодальный контейнерный сервис по маршруту из Витебска (Беларусь) через морской порт Владивосток в Шанхай (Китай). Сервис включает в себя железнодорожную доставку грузов и перевалку на морские суда во Владивостокском морском торговом порту (входит в FESCO). Транзитный срок на маршруте составляет 30 дней.

Транспортная группа уверенно расширяет географию работы своих контейнерных сервисов. Морская линия FESCO Indian Line, открытая в феврале 2023 года из портов Индии в Новороссийск, — уже третий сервис группы по Deep Sea.

FESCO Indian Line работает по маршруту Новороссийск — Амбарли — Нава-Шева — Мундра и в обратном направлении. Основной грузопоток состоит из продуктов питания, целлюлозы, полимерных и других материалов. К перевозке также принимаются опасные грузы. Транзитное время из портов Индии в среднем составляет 25 дней. Частота отправок — один раз в две недели.

«СОВФРАХТ»

ТАРИФ — ЛЬГОТНЫЙ

«Совфрахт» установил льготные тарифы на линии в Калининград.

АО «Совфрахт» продолжает формировать грузовую базу для перевозок по льготному тарифу на маршруте Санкт-Петербург — Калининград, морская линия «Экспресс». Тариф не превышает стоимости наземной транспортировки, действующей на 17 июня 2022 до введения санкций.

В период с 15 октября по 15 декабря 2022 года на этой грузовой морской линии перевезено более 14 тыс. тонн грузов. Было совершено 7 рейсов тремя судами ледового класса грузоподъемностью около 2,4 тыс. тонн каждое: «Механик Пятлин», «Механик Красковский», «Механик Ярцев».

Линия «Экспресс» предоставляет услуги по льготному комплексному тарифу в рамках государственной программы субсидирования из федерального бюджета морских перевозок грузов, попавших под санкции ЕС в (из) Калининградского региона. Тариф включает перевалку в портах и морскую перевозку грузов.

«СЕВМОРПУТЬ»

СФОРМИРОВАТЬ ГРУЗОВУЮ БАЗУ

Атомный контейнеровоз «Севморпуть» выполнит два круговых рейса в 2023 году.

ФГУП «Атомфлот» сформированы предложения по оптимальным периодам выполнения двух субсидируемых каботажных рейсов атомного контейнеровоза «Севморпуть» из порта Санкт-Петербург в порты Дальнего Востока в летне-осеннюю навигацию 2023 года. Планируется, что в первый рейс судно выйдет из Санкт-Петербурга в третьей декаде июня, а во второй — в третьей декаде сентября.

«В настоящее время идет работа по формированию потенциальной грузовой базы в Мурманске, Санкт-Петербурге, Восточном, Владивостоке и Петропавловске-Камчатском, — сказал и. о. генерального директора ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. — Планируется, что из европейской части России судно выйдет в направлении портов Восточный и Владивосток, а затем зайдет в Петропавловск-Камчатский. В прошлом году мы подтвердили готовность работать в установленные сроки, перевозить негабаритные грузы и взаимодействовать даже с физическими лицами. Для экономической эффективности каботажного рейса важно обеспечить обратную загрузку судна».

Субсидируемые каботажные рейсы реализуются в рамках федерального проекта «Развитие Северного морского пути», входящего в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

В 2022 году ФГУП «Атомфлот» было определено победителем отбора на осуществление каботажных субсидируемых рейсов из европейской части Российской Федерации в регионы Дальнего Востока и в обратном направлении, проводимого Министерством Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. В рамках этой задачи в 2022 году выполнено два круговых рейса из портов, находящихся в европейской части РФ, в дальневосточные порты и в обратном направлении.

Для установления экономически обоснованного тарифа на перевозку контейнерных грузов, в том числе рефрижераторных контейнеров с рыбной продукцией по Северному морскому пути, в качестве индикатора была использована стоимость перевозки контейнеров по железной дороге между европейской частью Российской Федерации и Дальневосточным федеральным округом. Тарифы были установлены на перевозку 20- и 40-футовых контейнеров, без учета погрузо-разгрузочных работ в портах отправления и доставки груза.

Грузоотправители проявили большой интерес к регулярным каботажным рейсам. В перевозках участвовали крупные российские транспортные компании и грузоотправители, были перевезены генеральные грузы и контейнеры с различной продукцией. В том числе ООО «Дальрефтранс» осуществило на борту атомного контейнеровоза «Севморпуть» доставку мороженого краба компании «Антей» из Мурманска в Петропавловск-Камчатский. В обратном направлении на борту судна была организована перевозка рыбопродукции компании «Норебо».

Фото с сайта atomic-energy.ru

MSC

НОВЫЕ ИГРОКИ — НОВЫЕ МАРШРУТЫ

Ставки фрахта в Россию держатся на высоком уровне.

MSC остается крупнейшим контейнерным перевозчиком в России, следует из отчета исследовательской компании Linerlytica. При этом на российский рынок продолжают приходить новые игроки, которые предлагают свои маршруты и направления.

«Ставки фрахта в Россию остаются на высоком уровне, и в Россию продолжают приходить новички — Safetrans, Torgmoll/New New, Reel Shipping и OVP Shipping. При этом перегруженность дальневосточных портов породила спрос на новые услуги из Азии в Черноморском и Балтийском направлениях, в Новороссийск и Санкт-Петербург. MSC сохраняет значительное присутствие на российском рынке с фидерными операциях на всех трех направлениях, в то время как другие ключевые европейские перевозчики полностью ушли с рынка», — отмечается в отчете компании.

Если говорить о новых игроках на российском рынке, то в январе 2023 г. гонконгская OVP Shipping запустила новый прямой сервис по Балтийскому морю, который соединяет Циндао, Нинбо, Тайцан, Наньша и Санкт-Петербург. В том же месяце компания из ОАЭ Reel Shipping запустила новый сервис от Дамьетты до Санкт-Петербурга, чтобы воспользоваться высоким спросом на российский импорт из Азии. На данную линию компания поставила пять судов вместимостью от 1730 до 2700 TEU. Частота отплытия в настоящее время нерегулярна — от 2 до 16 дней.

В феврале к контейнерным перевозчикам, работающим в России, присоединилась Safetrans Line, дочерняя компания Transfar Shipping, которая анонсировала новый прямой сервис в Санкт-Петербург из Китая. И Safetrans, и Transfar принадлежат компании Worldwide Logistics, в которой Alibaba имеет миноритарную долю. Прямое сообщение соединит Циндао, Шанхай, Нинбо, Наньша, Танжер (нерегулярное сообщение), Санкт-Петербург и Циндао. Первоначально сервис будет работать раз в две недели, а с апреля его обещают сделать еженедельным. Для первого рейса было зафрахтовано судно HENG HUI 2 вместимостью 3469 TEU. Позже к нему присоединятся три зафрахтованных судна из Чжунгу вместимостью от 3398 до 4872 TEU, которые переводятся с транстихоокеанского направления Transfar.

Что касается рынка фрахтования контейнеровозов в целом, то Maersk продолжает сдавать свои позиции из-за наибольшего количества судов, простаивающих на данный момент. MSC все еще берет новые чартеры и приобретает подержанные суда, несмотря на то, что у них также есть несколько простаивающих судов. При этом растут излишки судов вместимостью более 5 тыс. TEU, в то время как суда меньшего размера пользуются большим спросом.

Фото: indiashippingnews.com

ВЕТЕРАН СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА

Судоходная компания «Ветеран» разработала и применяет безопасные методы выгрузки топлива в труднодоступных регионах Дальнего Востока.

Фото компании «Ветеран»

Группа компаний «Ветеран» более 10 лет успешно обеспечивает топливом отдаленные регионы России в рамках северного завоза. Начиная с 2010 года, используя собственный и зафрахтованный флот, компания ежегодно доставляет в дальневосточные порты и портопункты по 50 тыс. тонн топлива за навигационный период.

Основатель группы «Ветеран» Олег Бардовский начал морской бизнес в 1997 году в порту Петропавловск-Камчатский, купив первое судно СЛВ «Судоремонтник». Тогда молодая компания занималась обеспечением судов топливом, водой и собирала льяльные воды. В дальнейшем флот и виды деятельности «Ветерана» расширялись, появлялся опыт и новые технологии. В настоящее время в активах группы компаний находится танкерный флот ледового класса дедвейтом от 1400 до 4997 тонн, который перевозит дизельное топливо, керосины и бензины в Магаданскую область, Хабаровский край, на Сахалин и Курильские острова и в населенные пункты Камчатского края.

Морская доставка грузов на Дальнем Востоке всегда осложнена климатическими, географическими и инфраструктурными условиями и потому возможна лишь в очень ограниченный срок навигации. Для ускорения обработки судна в пункте назначения Олег Бардовский разработал и запатентовал технологию и метод выгрузки топлива по шланголинии. Этот метод сокращает сроки доставки груза и гарантирует его качество.

В 2013 году новая система беспричальной выгрузки топлива была применена в порту Охотск для нужд Охотской горно-геологической компании. «До применения данной технологии топливо переливали с морского танкера на речную баржу и в дальнейшем переливали с баржи на нефтебазу, — рассказывает Олег Бардовский. — Навигация в порту растягивалась до ноября и сопровождалась потерей качества и количества нефтепродуктов в связи с многократной дополнительной перевалкой. Применив новые методы, появилась возможность сократить время завоза в три-четыре раза, избежав потери качества и количества груза». По настоящее время данная технология остается основным методом выгрузки в порту Охотск.

Сегодня суда группы компаний «Ветеран» выгружают нефтепродукты, применяя новые методы выгрузки и современное оборудование российских производителей — плавающие шланголинии, соответствующие всем требованиям безопасности.

В 2015 году «Ветеран» ввел в строй практически утраченные на тот момент уникальные наливные баржи, построенные для работы у необорудованного берега. Это позволило решать вопросы завоза топлива в Тугуро-Чумиканский район Хабаровского края, известный большими морскими отливами, а также в северные поселки Камчатского края и Магаданской области, где отсутствуют портовые и причальные сооружения.

Группа компаний «Ветеран» сегодня держит курс на обновление флота. В 2021 году при поддержке Сбербанка, правительства Камчатского края и Фонда поддержки предпринимательства группа ввела в состав своего флота новый танкер.

В 2022 году группа досрочно завершила экспедиционный завоз по постам и маякам Дальнего Востока в пункты Арктики и Крайнего Севера (Минобороны РФ). Это важная и неотъемлемая часть материально-технического обеспечения войск и сил в зоне ответственности Тихоокеанского флота и Восточного военного округа.

Кроме того, «Ветеран» своевременно выполнил обязательства по завозу авиатоплива на север Камчатки, в партнерстве с другими судоходными компаниями обеспечил досрочный завоз жидкого топлива для жилищно-коммунального хозяйства Хабаровского края.

«Наша компания делом доказала, что является надежным перевозчиком, в том числе выполняя северный завоз, что подтверждается государственными наградами сотрудников предприятия, — отмечает Олег Бардовский. — Компания безукоризненно выполняет требования безопасности мореплавания, требования по охране окружающей среды и охране труда, неукоснительно соблюдает все лицензионные и другие требования российского законодательства».

В настоящее время идут плановые мероприятия по подготовке флота группы компаний «Ветеран» к навигации 2023 года.

tanker7secretar@yandex.ru

ЧИТАЙТЕ «РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО»
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО
Входит в топ-20 источников транспортной отрасли по цитируемости*
www.rus-shipping.ru

*Рейтинг составлен на базе системы управления репутацией и медиа-анализа СКАН-Интерфакс

С ОПОРОЙ НА ОПЫТ

Законопроект о северном завозе направлен в профильный комитет Госдумы РФ.

Фото с сайта правительства Чукотки

Проект федерального закона «О северном завозе», внесенный в Государственную думу Правительством РФ, направлен в профильный комитет — по развитию Дальнего Востока и Арктики, следует из материалов нижней палаты парламента. Согласно думскому регламенту прохождения законопроектов, на этом этапе поступившие в профильный комитет документы проверяются на соответствие установленным требованиям.

Напомним, проект федерального закона «О северном завозе» предусматривает принципиально новую систему управления завозом, вводит само понятие «северный завоз» 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 федеральные меры поддержки. Предполагается, что обеспечивать перевозки приоритетных грузов северного завоза морским транспортом по субсидируемым тарифам будет единый морской оператор.

Сегодня в периметре северного завоза проживает более 3 млн человек в 25 регионах России. В их числе Чукотский автономный округ — регион с самой короткой в ДФО навигацией. Власти округа в данный момент определяются с номенклатурой и объемами грузов в навигацию 2023 года.

«Закон «О северном завозе» поступил в Госдуму в первом чтении, но понимаем, что до начала навигации он не вступит в силу, — написал в своем Telegram-канале губернатор региона Роман Копин. — Поэтому будем работать собственными силами с опорой на опыт прошлого года. В Чукотском АО самая короткая навигация в ДФО — всего 4 месяца. Основная задача — понимать номенклатуру и объемы грузов по всем категориям: топливо, продукты, стройматериалы и т.д. В течение двух недель должны завершить эту работу».

По словам губернатора Чукотки, муниципалитеты должны максимально быстро заключить контракты и сформировать к началу навигации заявки на строительные грузы. «Доставлять грузы для строек нужно на первых судах, чтобы начинать работу как можно раньше», — отметил он.

После сбора и обобщения информации о грузах власти будут работать с перевозчиками над контрактацией судов, тарифами, расписанием и так далее.

Напомним, в навигацию прошлого года в Чукотский автономный округ завезли более 250 тыс. тонн груза (без учета топливной навигации), что в два раза превысило показатель предшествующего года. В населенные пункты округа в прошлом году также было доставлено 296 тыс. тонн угля, 134 тыс. тонн дизельного топлива, 6 тыс. тонн бензина и 28 тыс. тонн авиакеросина.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

ОПТИМИЗИРОВАТЬ ДОСТАВКУ

Власти Якутии для оптимизации северного завоза планируют открыть логистические центры.

В Якутии до конца года запланирован ввод новых торгово-логистических центров для хранения продуктов в пяти арктических районах, сообщает Интерфакс со ссылкой на пресс-службу правительства республики.

Ввод ТЛЦ в поселках Черский и Зырянка планируется до конца марта 2023 года. В Среднеколымске, Жиганске и Тикси — в октябре. Кроме того, строительство новых ТЛЦ в 2023 году начнется в поселке Батагай Верхоянского района и в селе Хонну Момского района. Ввод объектов намечен на следующий год.

«В 2024 году запланировано начало работ в поселке Чокурдах Аллаиховского района, селе Батагай-Алыта Эвено-Бытантайского района, селе Оленек Оленекского района», — отмечается в релизе.

Проекты финансируются из федерального бюджета. На строительство ТЛЦ федеральный центр выделяет 1 млрд рублей. Софинансирование республики составляет 150 млн рублей.

Ранее власти Якутии планировали открыть такие центры для сдерживания роста цен на продукты во всех арктических районах до конца 2024 года. Создание сети ТЛЦ позволит существенно оптимизировать северный завоз.

В 2021 году первые центры появились в Абыйском и Усть-Янском районах.

ПЕРЕВОЗКИ

НА КОМПЕНСАЦИИ — 7 МИЛЛИАРДОВ

На перевозку агропродукции производителям и поставщикам компенсируют до четверти затрат.

Министерство сельского хозяйства России и АО «РЭЦ» с 27 февраля по 1 ноября 2023 года проводят отбор заявок на компенсацию части затрат на транспортировку продукции агропромышленного комплекса. На финансовое обеспечение механизма из федерального бюджета предусмотрены 7 млрд рублей.

«Компенсация направлена на снижение затрат организаций при транспортировке продукции для обеспечения продовольственной безопасности России», — отмечается в сообщении пресс-службы Минсельхоза.

Фото с сайта don24.ru

Производители и поставщики сельхозтоваров, в том числе экспортеры, смогут компенсировать до 25% расходов на транспортировку агропродукции, поставки которой были осуществлены в III и IV кварталах 2022 года, а также в I и II кварталах 2023 года.

Напомним, экспортные поставки российского продовольствия и сельхозпродукции в 2022 году увеличились почти на 12% по сравнению с 2021 годом. На зарубежные рынки было направлено более 70 млн тонн. Российская продукция АПК поставляется в 150 стран.

«ГАЗПРОМ НЕФТЬ»

ТОПЛИВО К НАВИГАЦИИ

«Газпром нефть» сформировала запас из более чем 40 тыс. тонн судового топлива в речных портах России.

Фото с сайта «Газпромнефть Марин Бункер»

«Газпромнефть Марин Бункер» организовала поставки и зимнее хранение топлива в ключевых речных портах и с началом весенней навигации приступит к регулярным заправкам речных судов. Необходимые объемы судового топлива подготовлены в портах Ярославль, Самара, Волгоград и Томск.

Речное судоходство в центральной части России осуществляется, как правило, с апреля по октябрь. В преддверии начала навигации партии топлива в каждом из мест зимнего хранения проверяются на соответствие техническим и экологическим нормам.

«Весенний период традиционно сопровождается повышенным спросом на топливо для речного флота, — отметил генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункер» Алексей Медведев. — В ключевых портах в течение зимы был заблаговременно сформирован запас топлива общим объемом свыше 40 тыс. тонн, который позволит гарантировать поставки потребителям с первых дней навигации».

«Газпромнефть Марин Бункер» — дочернее предприятие «Газпром нефти», созданное для организации круглогодичных поставок судовых топлив для морского и речного флота. Компания выполняет заправки судов в основных морских портах России и на внутренних водных путях.

«БОЕВОЕ» КРЕЩЕНИЕ

Азово-Черноморский филиал Морспасслужбы направил новое судно на спасательную операцию в Новороссийске.

В февральской спасательной операции на месте крушения сухогруза Seamark в Новороссийске участвовали суда Морспасслужбы «Механик Лепилин», «Меркурий» и новый буксир-спасатель «Николай Семенченко», только что вошедший в состав флота филиала. В условиях трехбалльного шторма почти вся команда разломившегося и затонувшего судна была спасена, однако одного моряка спасти не удалось.

Азово-Черноморский филиал Морспасслужбы в начале 2023 года пополнился новым морским противопожарным буксиром-спасателем «Николай Семенченко» проекта NE011. Судно получило имя Николая Николаевича Семенченко, легендарного начальника технического отдела Азово-Черноморского филиала.

Судно построено по проекту российской компании АО «Нордик Инжиниринг» на АО «Ахтубинский судостроительно-судоремонтный завод» (Астраханская область) по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика». Эксплуатировать буксир будет ФГБУ «Морспасслужба».

Буксир-спасатель предназначен для буксировки несамоходных плавсредств, установки и снятия знаков плавучей и береговой судоходной обстановки, заводки и подъема якорей, перевозки грузов на рабочей палубе, обеспечения работы дноуглубительного флота, обеспечения гидростроительных работ, доставки и развертывания средств ЛАРН, а также помощи в тушении пожаров.

Район плавания — морская акватория и внутренние водные пути. Предполагается использовать судно при плавании в мелкобитом разреженном льду толщиной до 70 см, а также за ледоколом в сплошном льду толщиной до 65 см.

РОСМОРРЕЧФЛОТ

ЗАМЕНИТЬ НА РОССИЙСКИЕ АНАЛОГИ

В Росморречфлоте состоялось заседание координационного совета по инновациям.

В Росморречфлоте состоялось заседание координационного совета по инновациям в сфере внутреннего водного транспорта при Российском научно-техническом обществе водного транспорта. В мероприятии принял участие заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

На заседании рассмотрели вопрос «Об определении возможности применения инновационных разработок и отечественных технологий в области судостроения дноуглубительной техники на примере земснаряда проекта 93.159» с участием представителей Росморречфлота, ФКУ «Речводпуть», АО «ГТЛК», АО «ОСК», ПАО «Пролетарский завод», ООО «ГЦКБ Речфлота», ООО «МИБ-СПБ», АО «Цимлянский судомеханический завод».

По результатам обсуждения с учетом существующей потребности в обновлении дноуглубительного флота и целесообразности продолжения строительства серии земснарядов проекта 93.159, а также представленных вариантов замены на земснаряде проекта 93.159 агрегатов и узлов импортного производства на российские аналоги, совет принял решение: считать целесообразным разработку и замену на земснарядах проекта 93.159 агрегатов и узлов импортного производства на российские аналоги.

Кроме того, принято также решение об изменении компоновки насосного узла земснаряда с погружного на трюмное исполнение с использованием оборудования российских производителей.

Соответственно, Росморречфлоту совместно с АО «ГТЛК» рекомендовано при продолжении строительства серии земснарядов проекта 93.159 рассмотреть вопрос об источнике финансирования проектных работ по замене компоновки насосного оборудования с погружного на трюмное исполнение.

«ТРАНЗАС»

НАВИГАЦИОННАЯ СИСТЕМА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Новая многофункциональная судовая навигационная система Transas получила сертификат РС.

Компания «Транзас» приступила к поэтапному выводу на рынок многофункциональных судовых навигационных систем нового поколения, которые сменят Transas Navi-Sailor 4000 MFD и Transas Navi-Sailor 270. Российский морской регистр судоходства выдал компании сертификат о типовом одобрении электронно-картографической навигационно-информационной системы Transas NAVX6000 ECDIS. Ведется доработка под специальные требования с последующей сертификацией.

Transas NAVX6000 ECDIS является ядром судовой интеллектуальной навигационной экосистемы, обеспечивает централизованный защищенный обмен данными с бортовыми датчиками и системами. Система сводит процессы планирования, оценки рисков и последующего мониторинга в процессе выполнения рейса судна, дополняемые вспомогательными сервисами визуализации погодных данных, оптимизации маршрута, обмена данными по маршруту судно — берег — судно, и генерирует массив данных для повышения эффективности эксплуатации флота.

Система включает в себя инструменты автоматизированной работы с сервисами данных. Помимо ЭКНИС, на платформе NAVX6000 планируется выпустить и другие компоненты многофункциональных судовых навигационных систем: навигационную радиолокационную станцию, систему аварийно-предупредительной сигнализации и связи (Bridge Alarm Management System), систему судовой навигационной, эксплуатационной информации и предупредительной сигнализации (Conning), систему высокоточного относительного позиционирования (Differential Absolute and Relative Positioning System), систему управления траекторией судна (Track Control System).

«Транзас» является лидером в создании интегрированных технологических решений для повышения безопасности и эффективности судоходства, навигации и судовых операций.

С мая 2018 года компания «Транзас» находилась под контролем группы Wartsila (Финляндия). В июне 2022 года Wartsila подписала соглашения о продаже бизнеса «Транзас» российскому руководству компаний.

К ЮБИЛЕЮ

«СОВКОМФЛОТ»: НОВАТОРСТВО И ПРЕЕМСТВЕННОСТЬ

Балкер «Совфрахт»

Танкер «Алексей Косыгин»

Судоходная отрасль России в марте отмечает знаменательную дату: 50 лет как в стране впервые обратились к практике коммерческих операций по фрахтованию иностранных судов с правом их последующего выкупа. Это событие и положило начало «Совкомфлоту» — флагману отечественного судоходства и одной из крупнейших танкерных компаний мира.

Новаторский в условиях плановой советской экономики подход придал импульс для обновления и пополнения отечественного торгового флота, заложил основу для создания «Совкомфлота» и формирования его уникальной деловой культуры.

В начале 1970-х годов СССР столкнулся с дефицитом флота для перевозки больших объемов импортного зерна. Суда предлагалось фрахтовать на мировом рынке по высоким ставкам, что стало бы дополнительной статьей расходов для отечественной экономики. Собственного флота при этом не прибавлялось. В этих условиях председатель внешнеторгового объединения «Совфрахт» Николай Иванович Зуев выступил со смелой инициативой. В условиях плановой экономики он предложил фрахтовать иностранные суда без экипажей (в судоходстве термин носит название «bareboat») на основе долгосрочного лизинга, или так называемого бербоут-чартера, с правом выкупа судов в собственность после полной оплаты стоимости. Оплата осуществлялась из заработанного бербоутными судами фрахта. Это означало, что впоследствии суда смогут перейти в собственность СССР и будут ходить под его государственным флагом.

Вместе с легендарным министром морского флота Тимофеем Борисовичем Гуженко они подготовили докладную записку на имя Председателя Совета Министров СССР, в которой изложили эту инициативу. В разработке идеи также участвовал заместитель министра морского флота — Владимир Иванович Тихонов. Председатель Совета Министров СССР Алексей Николаевич Косыгин данную инициативу поддержал.

«…Важной вехой в истории российского судоходства стал 1973 год, когда в целях обеспечения надежной морской транспортировки важных внешнеторговых грузов Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин поддержал предложение Министерства морского флота СССР о фрахтовании иностранных судов с правом их выкупа. В течение последующих 15 лет на коммерческой основе, без использования бюджетных средств, для советских пароходств были приобретены более 100 судов», — отмечает в своем обращении по поводу юбилейной даты председатель Правительства РФ Михаил Мишустин.

Ну а первыми судами, приобретенными по новой схеме, стали два небольших балкера дедвейтом около 40 тыс. тонн каждый — «Совфрахт» и «Совинфлот». За 10 лет работы эти суда принесли государству прибыль в размере 30 миллионов инвалютных рублей.

Подход, внедрению которого способствовали руководители Минморфлота СССР, позволил существенно обновить флот, ввести в практику работы отечественных судоходных компаний самые современные системы технического, коммерческого и финансового менеджмента.

Приобретенные в последующие 15 лет по схеме бербоут-чартера различные типы судов передавались в эксплуатацию советским пароходствам, таким образом пополнялся и развивался торговый флот страны. В дальнейшем подразделение «Совфрахта», которое занималось бербоутными операциями, было выделено в отдельную структуру — внешнеторговое объединение «Совкомфлот», а затем в 1988 году было преобразовано в АКП «Совкомфлот» и стало одним из первых акционерных обществ современной России.

«Начав как небольшое подразделение коммерческих операций при «Совфрахте», «Совкомфлот» в 1988 году одним из первых в современной России получил статус акционерного общества, а в XXI веке стал крупнейшей судоходной компанией страны. При этом не изменилось главное: «Совкомфлот» всегда работал в интересах страны и обеспечивал меняющиеся потребности отечественной экономики и внешней торговли, опираясь на традиции российской морской школы и лучшие мировые практики», — говорит председатель Совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

«Основными приоритетами деятельности СКФ были и остаются соблюдение высочайших стандартов операций в море и на берегу, безопасности мореплавания и качества услуг, предоставляемых нашим клиентам и деловым партнерам», — подчеркивает генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

Сегодня ПАО «Совкомфлот» — одна из крупнейших танкерных компаний мира, лидер морской транспортировки энергоносителей, которая участвует в обслуживании крупных индустриальных проектов: «Сахалин-1», «Сахалин-2», «Варандей», «Приразломное», «Новый Порт», «Ямал СПГ», «Арктик СПГ 2». Успех «Совкомфлота» опирается на опыт коммерческих операций, накопленный с 1973 года, и напрямую связан с судьбоносным решением Алексея Николаевича Косыгина.

«Вызывает глубокое уважение то, что в «Совкомфлоте» помнят и чтят тех, кто стоял у истоков: Тимофей Борисович Гуженко, Владимир Иванович Тихонов, Николай Иванович Зуев, Георгий Александрович Маслов, Геннадий Давыдович Герасимчук, Вадим Дмитриевич Корнилов», — отмечает президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Алексей Клявин. Все, что сделано поколением отцов-основателей «Совкомфлота», служит хорошим образцом того, как следует находить и продвигать новаторские решения, заложившие фундамент компании.

«Не сомневаюсь, что пример служения своей стране, морскому флоту России этих выдающихся руководителей отрасли и замечательных людей станет источником вдохновения для нынешнего и будущего поколений профессионалов морской отрасли», — уверен Сергей Франк.

Фото предоставлены пресс-службой ПАО «Совкомфлот»

Танкер «Владимир Тихонов»

Танкер «Тимофей Гуженко»

ПОДПИСКА
на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2023 г.

PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

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

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 версии 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»

ГТЛК

ВЕРФЯМ ПРЕДЛОЖЕНО ОПЕРЕТЬСЯ НА ЛИЗИНГ

ГТЛК вновь выступает в качестве надежного проводника господдержки для судостроительного комплекса страны.

Российское судостроение по итогам первого года массированных западных санкций столкнулось с острой нехваткой комплектующих. По итогам 2022 года количество сданных верфями заказов снизилось примерно на 20%. Основной причиной замедления темпов работы судостроительных предприятий эксперты называют дефицит компонентов судового комплектующего оборудования. Если не принять меры, ситуация может обостриться к 2024 году. Для преодоления негативного тренда судостроителям нужны не только «дешевые деньги», но и обеспечение длинным серийным заказом, что даст возможность увеличения выпуска продукции.

С этой целью Правительство Российской Федерации утвердило запуск инвестпроекта с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) по обновлению гражданского водного транспорта России.

Инициатором и исполнителем проекта стала Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Компания является абсолютным лидером по объему лизингового портфеля по итогам 9 месяцев 2022 года с показателем свыше 1 трлн рублей, по данным рейтингового агентства «Эксперт РА». Кроме того, ГТЛК сохранила лидерство в сегменте лизинга водного транспорта за отчетный период. Объем нового бизнеса компании в этом сегменте составил 5 млрд рублей.

Реализация инвестиционного проекта с использованием средств ФНБ будет способствовать обновлению российского флота и увеличению объема перевозок водным транспортом, развитию компетенций в сфере судостроения, а также достижению технологического суверенитета, убеждены в ГТЛК.

«Одной из ключевых задач является обновление и рост численности флота, увеличение объемов грузовых и пассажирских перевозок морским и внутренним водным транспортом, а также рост объемов добычи водных биологических ресурсов и повышение пропускной способности инфраструктуры водного транспорта», — заявил заместитель председателя Правительства РФ — министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

Фото: ЦКБ им. Алексеева

«Сегодня перед российским судостроением стоят серьезные задачи. Отрасли предстоит пройти глубокую трансформацию — провести импортозамещение, приобрести необходимые компетенции по части комплектующих и компонентной базы, повысить эффективность производства и внедрить современные методы управления, при всем этом нарастив объем выпуска продукции. Решению этих масштабных задач будет способствовать серийный заказ с применением инструментов государственной поддержки. ГТЛК — ключевой заказчик гражданских судов в России, лидер сегмента лизинга водного транспорта. Мы признательны премьер-министру России Михаилу Мишустину и вице-премьеру Денису Мантурову за доверие и поддержку в запуске нового проекта», — подчеркнул генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих.

С 2013 года ГТЛК заказала строительство 182 отечественных судов, почти 100 из них уже переданы судоходным компаниям. Большая часть — коммерческие суда, флотом компании доставляется каждая 11-я тонна груза в России. ГТЛК видит колоссальный спрос на российские суда, особенно на фоне невозможности размещения заказов за рубежом.

Новый инвестпроект предусматривает строительство 260 судов в ближайшую «пятилетку» — 119 грузовых, 73 пассажирских, 10 рыбопромысловых, 27 судов дноуглубительного флота, 1 плавдока, 5 крупнотоннажных и 5 буксирных судов, 20 барж. Ключевые условия поставки для судоходных компаний — «нулевой» аванс, льготная ставка от 2,93 до 7,6% в зависимости от типа судна, срок лизинга — до 25 лет. Общий объем инвестиций — 231 млрд руб., из них 136 млрд руб. из средств ФНБ.

Опрошенные газетой «Водный транспорт» эксперты сходятся во мнении, что изношенный флот и его медленное обновление стали ключевыми факторами для сдерживания развития судоходной отрасли. Только выбытие судов в ближайшее время оценивается на уровне 80–100 пассажирских и 50–70 сухогрузов и наливных судов в год. Высокий спрос есть на рыбопромысловый флот, в сегменте которого запущен ряд государственных программ, а также на технические и служебно-вспомогательные суда — земснаряды и буксиры. Масштабная программа обновления морского и речного флота, а также судов «река-море» плавания позволит нарастить объемы перевозок, повысить эффективность и конкурентоспособность российских судоходных компаний.

ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ ЗАВОД ИМ. ГОРЬКОГО

ВПЕРВЫЕ НА ВОДОРОДЕ

Инновационное прогулочно-экскурсионное судно проекта 00393 на водородном топливе заложили на Зеленодольском заводе имени Горького.

На АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» состоялась торжественная церемония закладки корпуса первого в России инновационного прогулочно-экскурсионного судна проекта 00393, работающего на водородном топливе.

Прогулочно-экскурсионное судно на водородном топливе проекта 00393 разработано ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (ЦКБ «Балтсудопроект»). Договор о строительстве первого в России судна с энергетической установкой на базе опытного образца универсального функционального модуля на водородных топливных элементах был подписан между АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» и ФГУП «Крыловский государственный научный центр» в рамках работы X Петербургского международного газового форума.

Технические характеристики проекта 00393: длина габаритная — около 15,4 м; ширина габаритная — около 3,3 м; пассажировместимость — 10 человек; экипаж — 2 человека; осадка — около 0,54 м; скорость на тихой воде — до 12 км/ч; продолжительность рейса — 5 часов.

Фото со страницы ВК «Официальный Зеленодольск»

Реклама
19-22 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
НЕВА 2023
17-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ, СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ, ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА
ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ
БРОНИРУЙТЕ ЛУЧШИЕ МЕСТА
На одной волне с лучшими!
nevainter.com
31 000 м² ВЫСТАВОЧНЫХ ПЛОЩАДЕЙ
24 241 УЧАСТНИК
ИЗ 32 СТРАН МИРА
ИЗ 59 РЕГИОНОВ РОССИИ
3500 УЧАСТНИКОВ ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ
318 СПИКЕРОВ
VIP 360 VIP-УЧАСТНИКОВ
ИЗ 23 СТРАН МИРА 544 КОМПАНИИ-ЭКСПОНЕНТА
436 РОССИЙСКИХ ЭКСПОНЕНТОВ
108 ЗАРУБЕЖНЫХ ЭКСПОНЕНТОВ
7 НАЦИОНАЛЬНЫХ ПАВИЛЬОНОВ

БЕЗ НДС

Для судоремонтных предприятий России установлена нулевая ставка налога на добавленную стоимость. В отрасли приветствуют данный шаг, однако отмечают, что для возрождения судоремонта этого недостаточно и проблема требует комплексного решения.

ЧТО ПРЕДЛАГАЕТСЯ?

Правительство России подготовило поправки в Налоговый кодекс, в соответствии с которыми для судоремонтных заводов устанавливается нулевая ставка 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 меньше 20% выручки на протяжении семи лет. Такое обязательство будет закреплено в соглашении с государством.

Фото с сайта СЗ «Красная кузница»

До настоящего времени от НДС освобождались услуги (включая судоремонт) по обслуживанию морских судов, судов внутреннего плавания и судов смешанного «река-море» плавания в период стоянки в портах, по лоцманской проводке, а также услуг по классификации и освидетельствованию судов. При этом на ремонт судов в доках и на судоверфях, а также судов, не выведенных из эксплуатации и стоящих у причалов верфей, а не портов, применялась ставка НДС в 20%.

Председатель Правительства России Михаил Мишустин: «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 сможет 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».

Напомним, сейчас услуги по судоремонту в России осуществляют 57 организаций. Всего, как следует из Стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года, в России действует около 50 крупных и более 100 малых и средних судоремонтных организаций. Мощности основных предприятий ориентированы на военные корабли.

В ЧЕМ ПРОБЛЕМА?

Не секрет, что отечественные судовладельцы предпочитают ремонтировать свои суда в иностранных государствах, например, в Турции. И на то есть целый комплекс причин. Прежде всего, это свободные мощности (доки), которых в России недостаточно. А их наличие влияет на сроки выполнения ремонта.

Директор ассоциации поставщиков нефтегазовой промышленности «Созвездие» Сергей Смирнов: «Там (в Турции. —*Прим. ред.*) нет проблемы отсутствия доков. В России часто бывает: приходишь, а док занят, там ремонтируется аварийное судно или пришел гособоронзаказ… В Турции в принципе такого нет. Там даже если судовладелец подписывает контракт с одной компанией и у нее по каким-то причинам занят док, то без всяких проблем это судно идет в соседний док. А там сотни доков. Поэтому нам нужен не один и не два дока, нам нужны десятки доков в каждом регионе».

Впрочем, проблема отсутствия достаточного количества доков — не самая сложная. Так, по мнению первого заместителя директора «Морское инженерное бюро-СПб» Николая Автутова, в России любой морской завод может собрать понтоны и затем построить док.

Проблемы могут возникнуть только с монолитными доками, которые возможно построить лишь на крупных заводах, таких как СК «Звезда» или «Залив». И льгота по НДС, конечно, развитию мощностей поспособствует.

Более сложная проблема — это судовое комплектующее оборудование (СКО), запчасти. В условиях санкций эта проблема обострилась неимоверно. Можно построить сколько угодно доков и дать сколько угодно льгот судоремонтным предприятиям, но без наличия СКО в нужном количестве, в необходимой номенклатуре и в логистически доступных местах отремонтировать вы ничего не сможете. А чтобы в России наладить производство СКО по приемлемым ценам, необходима крупносерийность и желательно — экспортные возможности. Но эта задача выходит уже за рамки судоремонта.

«Установление нулевой ставки налога на добавленную стоимость по судоремонту на условиях инвестиций в собственное развитие предельно актуально, — прокомментировали «Водному трнспорту» в ОСК. — Однако эта мера может решить лишь часть проблем судоремонта. Например, для создания отечественного СКО, востребованного судоремонтом, нужны другие меры. Обобщая, следует отметить, что для отрасли нужен системный комплексный подход в части мер поддержки со стороны государства. Необходимо дальнейшее развитие программы лизинга, субсидирование верфей Дальнего Востока и предприятий, выпускающих высокотехнологичную продукцию по программе диверсификации и разрабатывающих опытные образцы. Возможно, стоит задуматься о базовом отраслевом законе, который мог бы стать опорным для развития судостроения и связанных с ним производств СКО».

ЧТО ДЕЛАТЬ?

Как видно, решить задачу возрождения судоремонта в России без «вписывания» ее в более комплексную программу развития производства СКО — невозможно. А налаживать производство СКО можно лишь в связке с развитием судостроения и всех смежных отраслей. В идеале в каждом морском бассейне России должны быть созданы как доки в необходимом количестве, так и складские центры с достаточным запасом СКО и запчастей для тех типов судов, которые в данном бассейне эксплуатируются. Но сделать это без планирования на государственном уровне, на наш взгляд, проблематично.

Государственная дума РФ приняла в первом чтении проект федерального закона об обнулении налога на добавленную стоимость для судоремонтных предприятий. Документ был внесен Правительством РФ.

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.

ЧЕМ СТАРШЕ, ТЕМ ДОРОЖЕ

Фото с сайта АО «ССЗ им. Ленина»

Возрастной технический флот в речных бассейнах требует ежегодно все больше расходов на судоремонт.

На капитальный ремонт флота, который имеется в распоряжении бассейнов внутренних водных путей, в 2023 году планируется направить 1 млрд рублей, из которых 352 млн рублей будет выделено на капитальный ремонт дноуглубительной техники. Об этом в ходе организованного медиа-группой «ПортНьюс» VI конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

Он уточнил, что в 2022 году на эти цели было заложено 876 млн рублей, из них 385 млн рублей — для дноуглубительного флота. Так, для администрации Ленского бассейна ВВП заканчивается капитальный ремонт земснаряда «Алдан», он должен войти в работу уже в эту навигацию. Общая сумма затрат составила 195 млн рублей. В Обском бассейне осенью 2022 года начат капитальный ремонт земснаряда «Васюган». Планируется установка грунтового насоса производства Цимлянского судомеханического завода, который заменит чешское оборудование.

Всего на балансе администраций ВВП числится 2254 ед. дноуглубительного флота, из них земснаряды составляют 146 ед., шаланды — 144 ед., мотозавозни — 133 ед. Количество эксплуатируемых судов — 1647 ед., неэксплуатируемых — 607 ед.

«Средний возраст флота — более 40 лет. При этом мы понимаем, что суда на реке работают зачастую от 4 до 8 месяцев, поэтому я бы считал, что данный возраст можно делить надвое. При этом, учитывая возраст флота, каждый год растет необходимость капитального ремонта, что приводит к удорожанию эксплуатации и содержанию внутренних водных путей», — уточнил Константин Анисимов.

№3
15 МАРТА 2023
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В ТЕЗИСАХ И ФАКТАХ

ОСК: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Генеральный директор ОСК Алексей Рахманов выступил на заседании Комитета Совета Федерации по экономической политике под председательством сенатора Андрея Кутепова, рассказав о состоянии и стратегии развития Объединенной судостроительной корпорации.

Фото пресс-службы Совета Федерации

В СЕРИЙНОМ ТЕМПЕ

Объединенная судостроительная корпорация вышла на серийный темп в строительстве атомных ледоколов проекта 22220 на Балтийском заводе. «Три атомных ледокола уже работают на СМП, два находятся в достаточно продвинутой стадии постройки и еще два законтрактованы. И к 2028 году мы построим уже, получается, семь новых ледоколов, которые по сути обеспечат проводку до 80 млн тонн грузов по Северному морскому пути», — сказал Алексей Рахманов.

Глава ОСК отметил, что в случае с ледоколами корпорация не испытывает никаких проблем, связанных с импортозамещением. «Наша задача — уже выйдя на серийный темп строительства этих ледоколов, печь их как пирожки, каждый приблизительно 4–4,5 года. И это лишний раз иллюстрирует вопрос серийности, которая является залогом успешного производства гражданских судов».

ПО СОБСТВЕННЫМ ПРОЕКТАМ

ОСК в 2023 году завершит проектирование балкера типа Handysize. «В этом году мы закончим проектирование 90-тысячетонного балкера, который так нужен нашим зерновикам. И на его основе будем производить на трех площадках, которые сейчас начинают готовить к такому производству, 90 тыс., 60 тыс. и 40 тыс. Самый нижний сегмент, востребованный, так называемый Handysize, который работает в большинстве торговых маршрутов», — сказал глава ОСК.

Кроме того, в течение трех месяцев ОСК завершит проектирование первого контейнеровоза, который будет использоваться на международном транспортном коридоре «Север — Юг». Судно будет ходить от порта Энзели (Иран) до Санкт-Петербурга, Хельсинки и дальше. Оно сможет перевозить почти 500 контейнеров. «И это дает возможность бесперебойной поставки, включая контейнеры-рефрижераторы, которые позволят и продуктами обмениваться, и обеспечить встречную загрузку товаров на рынки Юго-Восточной Азии», — пояснил Алексей Рахманов.

Как сообщалось ранее, в конце декабря 2022 года Южный центр судостроения и судоремонта (ЮЦСС, входит в ОСК) заключил контракт на строительство и поставку четырех универсальных сухогрузов-контейнеровозов смешанного плавания повышенной контейнеровместимости проекта 00108. Срок поставки контейнеровозов — 2025 год. Стоимость каждого судна составляет 1 млрд 741 млн рублей.

Проект 00108 разработан нижегородским конструкторским бюро «Вымпел» (входит в ОСК). 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 также 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».

ИМЕНИ ПОД СТАТЬ

По словам Алексея Рахманова, круизный лайнер проекта PV300VD «Петр Великий», строительство которого ведется на производственной площадке астраханского судостроительного завода «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта, будет иметь большую мореходность, чем «Мустай Карим». «…был в Астрахани. Смотрел за завершением строительства лайнера «Петр Великий». Большинство вопросов решены. Первая образцовая каюта уже собрана. Должен сказать, что был приятно удивлен тем, что получается из парохода. Пассажиров — 270 человек, кают — 154, включая служебные и не считая кают экипажа. То есть это такой полноценный круизный лайнер, который будет иметь большую мореходность, чем «Мустай Карим», уже переданный компании «ВодоходЪ», — сказал глава ОСК.

О НАБОЛЕВШЕМ

Сумма компенсации средств, потраченных на так и не поставленное иностранное оборудование и комплектующие, для ОСК оценивается в 11 млрд рублей. Деньги обещают выделить из бюджета, рассказал Алексей Рахманов. «Принято решение о необходимости возврата денег, которые пропали в недружественных юрисдикциях. То есть это случаи, когда мы заплатили, но не увидели ни продукции, ни поставки, ни пуско-наладки», — уточнил он.

Кроме того, во время совещания речь шла о докапитализации корпорации.

«У нас есть несколько инструментов кредитования, нам нужно сейчас по новой определять возможности для реструктуризации, возможности заимствования для завершения строительства судов. Здесь пока инструмент окончательно не определен. Но у меня была встреча в ЦБ РФ, где подтвердили, что выпуск облигаций по особым условиям под гарантией ВЭБ может стать инструментом собственно для рефинансирования этой истории. При условии того, что ставка не будет превышать 3%. То есть такие эксклюзивные условия существуют. Вопрос — насколько они могут быть эффективны», — рассказал генеральный директор ОСК.

Алексей Рахманов пояснил, что речь о прямой докапитализации на сегодняшний день идет только в разрезе уточнения программы финансового управления.

«Мы «высушили» сейчас максимально все бюджеты достройки. Цифра стала вдвое меньше, чем та, которую диктовали наши рыбаки. Я думаю, что мы можем справиться с помощью кредитных средств. А дальше вопрос нужно решать, потому что нам важна длинная реструктуризация. Поскольку нашей рентабельности хватит, чтобы в течение пяти лет закрыть соответствующие долги, исходя из того, что объем выручки и количество маржинальных проектов гораздо больше, чем проектов убыточных», — добавил Алексей Рахманов.

«КРАСНОЕ СОРМОВО»

В ЧЕСТЬ ОСНОВАТЕЛЯ ЗАВОДА

Сухогруз проекта RSD59 «Дмитрий Бенардаки» спущен на воду на заводе «Красное Сормово».

Торжественная церемония спуска сухогрузного теплохода проекта RSD59 «Дмитрий Бенардаки» состоялась на заводе «Красное Сормово». Сухогруз назван в честь основателя завода, известного промышленника и мецената Дмитрия Бенардаки.

«Имя Бенардаки на борту сухогруза символично: это дань уважения не только к вкладу самого Дмитрия Егоровича в развитие отечественной промышленности, но и всех судостроителей, которые десятилетиями строили современный российский флот на заводе «Красное Сормово», — заявил генеральный директор завода «Красное Сормово» Михаил Першин.

Крестной матерью судна стала представительница рода Бенардаки-Алфераки Надежда Костяева.

После спуска сухогруз будет достраиваться на воде, а затем пройдет ходовые испытания и будет передан заказчику.

«Дмитрий Бенардаки» — одиннадцатое судно в серии из 11 сухогрузов проекта RSD59. Эта серия стала одной из самых масштабных в гражданском судостроении России за последние годы.

Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро — Дизайн СПб».

Фото из Telegram-канала завода «Красное Сормово»

Длина судна RSD59 составляет 141 м; ширина — 16,98 м; высота борта — 6 м; осадка в море — 4,5 м; в реке — 3,6 м.

ССЗ «ВЫМПЕЛ»

ОСТРОСКУЛОЕ С ОБВОДАМИ

На катамаранах проекта HSC150B завершен монтаж корпусов до главной палубы.

Судостроительный завод «Вымпел» продолжает отправлять секции катамарана проекта HSC150B на промышленную площадку Восточно-Сибирского речного пароходства (ВСРП). На базе ВСРП завершен монтаж корпуса до главной палубы на двух заказах. В ближайшее время начнется монтаж надстроек.

В Иркутск доставляются секции корпусов катамаранов, которые весной-летом 2022 года были заложены на судостроительном заводе «Вымпел».

Напомним, договор на строительство двух инновационных пассажирских судов катамаранного типа проекта HSC150B с гидродинамическим принципом поддержания ССЗ «Вымпел», АО «Восточно-Сибирское речное пароходство» и АО «Машпромлизинг» подписали 13 декабря 2021 года. Проектант катамаранов — нижегородское КБ «Си Тех».

Назначение судов проекта HSC150B — скоростные пассажирские перевозки на магистральных речных линиях, озерах и водохранилищах разряда «М» Российского речного регистра. Тип корпуса — остроскулое судно с обводами катамаранного типа, с крыльевым устройством в носовой и кормовой частях корпуса. Преимущества проекта: мягкий ход и пониженное волнообразование, экономичность и экологичность, возможность посадки и высадки пассажиров на необорудованный берег.

Характеристики катамарана проекта HSC150B: водоизмещение — 106 тонн; длина габаритная — 36,7 м; ширина габаритная — 11,4 м; осадка габаритная — 1,4 м; скорость — не менее 60 км/ч; дальность плавания — не менее 1000 км; автономность — 16 часов; пассажировместимость — 148 человек.

ИНФРАСТРУКТУРА

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

Мощность морских портов России за 2022 год выросла на 37 млн тонн. В ближайшие несколько лет она вырастет еще больше за счет реализации ряда крупных проектов во всех морских бассейнах страны. Значительный объем технических работ необходимо провести и на внутренних водных путях (ВВП). Однако для реализации этих планов необходимо создать собственный дноуглубительный флот.

Фото с сайта Росморречфлота

ПЛАНОВ ГРОМАДЬЕ

Российскую портовую инфраструктуру, пропускная способность которой сегодня составляет около 1,3 млрд тонн в год, в ближайшие годы ждет развитие. Причем инфраструктурные проекты намечены во всех морских бассейнах страны.

На Северо-Западе планируется наращивать мощности балкерных терминалов, в Калининградской области продолжается строительство пассажирско-паромного терминала в пос. Пионерский, в Арктике — реконструкция имеющихся портов и реализация крупных проектов, направленных на транспортировку сжиженного природного газа, угля и руды. В Южном бассейне предполагается увеличить пропускную способность портов в части перевалки генеральных и балкерных грузов, на Дальнем Востоке реализуются проекты, связанные с перевалкой контейнеров, угля и СПГ.

Ожидается также развитие рыбных терминалов в портах Махачкала, Владивосток, Находка, на Камчатке и Сахалине.

Большой объем работ предстоит выполнить и на внутренних водных путях России.

Для реализации заявленных планов необходимо выполнить значительные объемы дноуглубительных работ, которые являются наиболее сложными и дорогостоящими в большинстве проектов.

Напомним, что заказчиками дноуглубительных работ выступают ФГУП «Росморпорт» (большинство морских портов России), ФГУП «Гидрографическое предприятие» госкорпорации «Росатом» (в части инфраструктуры Северного морского пути), ФГУП «Нацрыбресурс» (в части рыбных терминалов) и администрации бассейнов внутренних водных путей (подчиняются Росморречфлоту).

ЦЕНЫ И ОБЪЕМЫ

ФГУП «Росморпорт» планирует организовать дноуглубительные работы в 2023 году суммарным объемом 23,9 млн куб. м, что на 3% больше, чем за прошлый год. Как сообщил в ходе организованного медиа-группой «ПортНьюс» VI конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» начальник управления инвестиций и стратегического развития Росморпорта Андрей Болдорев, в том числе 7,3 млн куб. м грунта планируется изъять в рамках капитального строительства и 16,6 млн куб. м — в рамках ремонтного землечерпания.

В части капитального строительства запланировано дноуглубление для терминала компании «Новотранс» в объеме 5,9 млн куб. м, терминала «Ультрамар» — 0,5 млн куб. м, порта Пионерский — 0,9 млн куб. м.

В части ремонтного дноуглубления планируется осуществить работы в основном на Волго-Каспийском морском судоходном канале в объеме 12 млн куб. м. Остальной объем придется на Калининградский морской канал.

Росатом планирует в 2023 году выполнить дноуглубление в объеме 13,5 млн куб. м. Как рассказал в ходе Конгресса заместитель директора дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко, в частности, дноуглубительные работы планируется провести на Морском канале Обской губы (в объеме 6,5 млн куб. м), в рамках создания нефтяного терминала «Бухта Север» (2,7 млн куб. м), в рамках проекта по освоению Сырадасайского угольного месторождения (1,8 млн куб. м).

Кроме того, ремонтное дноуглубление потребуется в Обской губе: 1,5 млн куб. м грунта необходимо поднять в морском порту Сабетта, на терминале «Утренний» и на Морском канале.

Дноуглубительные работы необходимы и для развития рыбных терминалов. Как отметил в ходе Конгресса главный инженер ФГУП «Нацрыбресурс» Виктор Чеботаев, в настоящее время прием судов с осадкой 9 м возможен лишь менее чем на 20% (4,2 км) причального фронта ФГУП «Нацрыбресурс». Новый рыболовный флот и иные грузовые суда, заходящие в рыбные порты, имеют большие осадки, что требует оперативно решать вопросы увеличения глубин возле причалов.

На внутренних водных путях в среднем по всем бассейнам в 2023 году объем дноуглубительных работ планируется в пределах 23–25 млн куб. м., рассказал в ходе Конгресса заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов. В 2022 году данный показатель составил 22,9 млн куб. м.

Высокий спрос на дноуглубление при дефиците возможностей подрядчиков ведет к росту стоимости технических работ. Так, стоимость дноуглубления, по данным Росморпорта, за 2022 год выросла на 30%. По словам Андрея Болдорева, это связано с уходом основных игроков, а также с санкционными ограничениями по привлечению техники под иностранным флагом. О значительном росте стоимости дноуглубительных работ в своем докладе говорил и генеральный директор Гидрографического предприятия Александр Бенгерт. Но и при высоких ценах удовлетворить спрос не так просто.

ЧТО С ФЛОТОМ?

Дефицит собственного технического флота является в настоящее время одним из главных вызовов для российских инфраструктурных проектов.

Существующий сегодня в России дноуглубительный флот на порядок уступает флоту специализированных зарубежных компаний, которые покинули российский рынок. По оценкам ФГУП «Гидрографическое предприятие», представленным в ходе Конгресса Александром Бенгертом, совокупная емкость трюмов самоотвозных земснарядов в нашей стране составляет 39 тыс. куб. м, в то время как только у одной бельгийской компании DEME (один из мировых лидеров на рынке дноуглубления, компания ушла из России в начале 2022 года) емкость трюмов самоотвозных дноуглубительных судов в составе собственного флота — 240 тыс. куб. м. То есть разница не в нашу пользу более чем в шесть раз.

СКОЛЬКО НУЖНО?

По оценкам Гидрографического предприятия, для развития и содержания российской морской портовой инфраструктуры лишь в акватории Севморпути необходимо к 2026–2027 годам привлечь около 11 единиц дноуглубительного флота.

«России нужен единый дноуглубительный оператор, — считает Александр Бенгерт. — Это позволит решить ключевой вопрос — координацию имеющихся в стране ресурсов. В условиях ограниченных возможностей российского дноуглубительного флота отсутствие координации в дноуглублении приводит к тому, что мы неправильно расставляем флот, неправильно планируем, неправильно выделяем приоритетность проектов. На данном этапе вопрос должен звучать именно так».

ФГУП «Росморпорт» не имеет принципиальных возражений против такого подхода. Но, по словам заместителя генерального директора по флоту Василия Стругова, госпредприятию нужно время оценить и «подумать над этим предложением».

Добавим, что помимо собственно дноуглубительного флота в России также ощущается дефицит камнеукладочных судов, необходимых, в частности, при прокладке подводных трубопроводов для их стабилизации.

Как пояснил в ходе Конгресса начальник отдела ПАО «Газпром» Евгений Подоляко: «Это один из важнейших вопросов при обустройстве месторождений, в том числе проектов на Сахалине. С уходом иностранных подрядчиков оказалось, что в России подобные суда отсутствуют, и привлечение морской техники данного вида из дружеских стран затруднительно. Проектные решения предусматривают камнеукладку при прокладке подводных трубопроводов, и сейчас рассматриваются альтернативные решения, в том числе применение габионов, поскольку при сильных штормах возможно смещение трубопроводов».

ПОСТРОИМ САМИ?

Если говорить о строительстве флота в России, то это возможно, но не так быстро, как хотелось бы.

«Если опыт строительства фрезерных, многочерпаковых земснарядов в России был, то с самоотвозными земснарядами у нас ситуация сложнее. С задачей в таком формате мы никогда не сталкивались в России», — охарактеризовал в ходе Конгресса ситуацию руководитель проекта департамента продаж и контрактации АО «Объединенная судостроительная корпорация» Евгений Леонов.

Он напомнил, что в новейшей истории страны на российских верфях было построено несколько самоотвозных земснарядов для Росморпорта с объемом трюма 2 тыс. куб. м. Однако их строительство велось в тесной кооперации с западными проектантами и с комплектацией иностранным оборудованием. «Сейчас стоит вопрос о проектировании и строительстве своими силами. За время сотрудничества с западными компаниями нам удалось набраться опыта. Мы понимаем, что это за оборудование, что это за земснаряды. Мы готовы двигаться дальше», — отметил представитель ОСК.

В России приступили к созданию отечественных высокопроизводительных самоотвозных земснарядов, которые востребованы для работы в условиях короткой навигации в акваториях портов Севморпути. АО «ЦМКБ «Алмаз» и ОСК ведут работу по обоснованию облика, проектированию и строительству отечественных самоотвозных земснарядов с объемом трюмов 4 тыс. и 8 тыс. куб. м. Как рассказал в ходе Конгресса начальник сектора отдела специальных устройств, приводов и систем гидравлики АО «ЦМКБ «Алмаз» Александр Зеков, работы над этим проектом ведутся с июля 2022 года.

Со своей стороны, ФГУП «Росморпорт» в 2023 году начинает разработку технического проекта самоотвозного земснаряда с объемом трюма 1000 куб. м для Каспийского и Азовского морей, рассказал в ходе Конгресса Василий Стругов. Строительство двух таких судов Росморпорт включил в инвестпрограмму предприятия на период 2025–2029 годов.

Если же говорить о техническом флоте для ВВП, то с 2023 по 2024 год российские верфи должны сдать 101 судно, в том числе восемь земснарядов, 54 единицы обстановочного флота, 27 промерных судов, шесть экологических и шесть обслуживающих.

Фото судостроительного завода «Лотос»

№3
15 МАРТА 2023
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЗАМЕНИЛИ НОВОЙ КОНСТРУКЦИЕЙ

На Волгоградском гидроузле введены в эксплуатацию рабочие двустворчатые ворота.

Получено разрешение на ввод в эксплуатацию рабочих двустворчатых ворот верхней и нижней голов шлюза № 30 Волгоградского гидроузла на реке Волга. Официальное название объекта: «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап» 3 (третий этап). Вторая очередь. Механическое оборудование Волгоградского гидроузла».

Основные двустворчатые ворота верхней и нижней голов шлюза № 30, удерживающие напорный фронт после 60-летней эксплуатации, не обеспечивали надежной работы и были заменены на новые современной конструкции.

В конце 2021 года именно на этом объекте была осуществлена технически сложная операция с одновременной заменой двух двустворчатых ворот на действующем высоконапорном судоходном гидросооружении, которая ранее никогда не производилась. С целью сокращения общих сроков реконструкции крупнейшего гидроузла Волго-Дона тогда были выполнены работы по монтажу створок двустворчатых ворот верхней головы шлюза № 30 общим весом 450 тонн и еще более массивных створок ворот нижней головы шлюза № 30 общим весом 710 тонн.

Как правило, операцию производят последовательно: сначала меняют пару ворот верхней головы камеры шлюза и только через полгода — ворота нижней головы. А на весь комплекс работ по реконструкции необходимо как минимум 20 месяцев. Для сокращения этого времени вдвое было решено поменять ворота одновременно. После установки новых створов было смонтировано и соответствующее навесное оборудование.

Основные работы были закончены в октябре 2022 года, далее объект предъявили Ростехнадзору, от которого было получено заключение о соответствии построенного (реконструированного) объекта капитального строительства требованиям проектной документации. В феврале 2023 года Федеральным агентством морского и речного транспорта выдано разрешение на ввод объекта в эксплуатацию.

Пропускная способность двух ниток судоходных шлюзов Волгоградского гидроузла составляет 30,5 млн тонн грузов в год.

Фото с сайта Росморречфлота

ВОЛОГОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЧЕРЕЗ КУЗЬМИНСКИЙ КАНАЛ

Завершен текущий межнавигационный ремонт Кузьминской понтонной переправы.

ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна» сообщило о завершении частичного межнавигационного ремонта Кузьминской понтонной переправы. Бригадой, сформированной из работников 1-го гидроузла Северо-Двинской шлюзованной системы, проведен ремонт деревянных конструкций подходных пал (левая верхняя пала) переправы с заменой деревянных свай, обшивки и настила переходных мостиков.

В составе Северо-Двинской шлюзованной системы — 3 понтонные переправы и подъемно-поворотный мост. Переправа предназначена для проезда автотранспорта и прохода пешеходов через Кузьминский канал. Грузоподъемность наплавной части — 7 тонн.

Кузьминская понтонная переправа находится в черте г. Кириллов Вологодской области, соединяя два района города и территорию с большим количеством населенных пунктов, введена в эксплуатацию в 1917 году. Для поддержания переправы в работоспособном состоянии регулярно проводится текущий ремонт деревянных конструкций наплавной части моста, деревянных ряжевых устоев и подходных пал.

Фото с сайта Росморречфлота

МОСКВА

Рис. с официального сайта мэра Москвы

ВЕРНУТ В ОБЩЕСТВЕННОЕ ПРОСТРАНСТВО

От Южного речного вокзала в Москве прогулочные суда начнут ходить уже этой весной.

Масштабная реконструкция Южного речного вокзала, которая началась в Москве в апреле 2021 года, практически завершена. Уже весной 2023 года от вокзала будут отходить прогулочные суда. Ожидается, что Южный речной вокзал станет одной из крупнейших остановок регулярного водного маршрута Печатники — Автозаводский мост. Всего в рамках благоустройства на набережной организуют пять причалов для судов разного класса — от небольших прогулочных трамвайчиков до круизных теплоходов.

Кроме того, в порядок приведут набережную, расположенную у вокзала. Поскольку заметно обмелело речное дно, специалистам нужно будет провести большую работу по очистке швартовой зоны от многолетних иловых отложений. В планах создание перед зданием вокзала пространства для отдыха и ожидания.

«Два с половиной года назад мы вернули к жизни Северный речной вокзал. И сегодня без этой прекрасной территории уже невозможно представить общественную жизнь столицы. От Северного речного вокзала вновь отходят круизные и прогулочные суда. А в парке отдыхают взрослые и беззаботно резвятся дети. Только за прошлый год вокзал принял более 2,6 миллиона гостей. Этот успех вдохновил на возрождение Южного речного вокзала в Нагатинской пойме, который более 25 лет назад выпал из общественного пространства Москвы», — рассказал в своем блоге мэр Москвы Сергей Собянин.

ПОСЛЕ ИСПЫТАНИЙ — НА МАРШРУТ

В Москве начались испытания четвертого электросудна — «Пресня».

На Москве-реке начинаются швартовные и ходовые испытания электросудна «Пресня». Судно спущено на воду, технический контроль и проверка корпуса на водонепроницаемость пройдены.

Следующие этапы подготовки помогут оценить качество постройки судна, работу систем безопасности, работу оборудования на ходовых режимах, ходовые качества — плавучесть, управляемость, контроль равновесия и маневренность.

«По поручению мэра Москвы С. Собянина мы продолжаем подготовку к запуску регулярного речного транспорта. Сейчас испытания проходит новое электросудно «Пресня» — мы проверяем качество постройки, работу всех систем на воде, тестируем в условиях холода. В приоритете — безопасность людей. Приступить к перевозке первых пассажиров можно будет только после прохождения всех проверок», — цитирует руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максима Ликсутова Telegram-канал ведомства.

Ранее Дептранс Москвы сообщил об испытаниях электросудов «Сетунь», «Синичка» и «Филька».

Напомним, между столичной мэрией и ОАО «Пассажирский порт» (часть группы ООО «ВодоходЪ») заключен контракт сроком на 15 лет на обслуживание речных перевозок в Москве. Договор предусматривает строительство 21 судна, 23 причалов нового типа, шести зарядных станций, двух пунктов отстоя флота. Суда строятся на верфи «Эмпериум» под Санкт-Петербургом.

Электросуда около 22 м в длину вмещают до 50 пассажиров, включая места для маломобильных граждан. Провозная способность каждого из двух маршрутов составит 15–16 тыс. пассажиров в сутки. Их запуск позволит улучшить транспортное обслуживание и предоставить альтернативные варианты поездок порядка 1,5 млн человек, проживающих в 18 районах Москвы.

Фото из Telegram-канала Дептранса Москвы

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

НА ЭЛЕКТРОТЯГЕ ПО АРКТИКЕ

В Красноярском крае запустят первое прогулочное судно на электротяге.

В акватории Красноярска планируется создать сеть причалов для пассажирских судов на электрической тяге. Об этом, со слов губернатора Красноярского края Александра Усса, сообщает пресс-служба краевого правительства.

В настоящее время на верфи судостроительной компании Emperium (входит в Sitronics Group) в Ленинградской области продолжается строительство для Красноярского края двух пассажирских судов: «Андрей Дубенский» и «Виктор Астафьев». «Реализация проекта очень значима для отечественной судостроительной отрасли — это первые строящиеся в России гражданские суда для Арктической зоны. Уже в этом году состоится запуск первого прогулочного пассажирского судна на электротяге по маршруту Красноярск — Дивногорск»,— сказал губернатор.

По словам Александра Усса, для старта этого комплексного проекта будет серьезно модернизирована инфраструктура: обновлены причалы и созданы зарядные станции. В Дивногорске уже построен многофункциональный объект — Торговый порт. В планах — создание сети причалов в акватории краевой столицы.

Ранее сообщалось, что компания «ВодоходЪ» приобретет для запуска прогулочного маршрута по Енисею из Красноярска шесть судов на электрической тяге, стоимость каждого из них составляет около 220 млн рублей. Таким образом, общий объем инвестиций в проект оценивался в сумму более 1,3 млрд рублей. Планировалось, что электросуда начнут ходить по Енисею летом 2022 года, однако затем сроки были перенесены. Новый пассажирский катамаран серии Ecocruiser на электродвижении прибыл в Красноярск 29 сентября 2022 года, запуск регулярных пассажирских перевозок на маршруте Красноярск — Дивногорск запланирован на весну 2023 года. Судно рассчитано на 130 пассажиров.

ГОТОВЬ СУДА В ЗИМУ

На подготовку судов к навигации-2023 ЕРП планирует потратить 764 млн рублей.

Енисейское речное пароходство в межнавигационный период планирует отремонтировать около 400 единиц рабочего ядра флота. «На основной массе судов специалисты пароходства выполнят текущий и средний ремонт, на восьми судах заменят отопительные котлы, теплоходу «Николай Игнатюк» установят новые главные двигатели. Капитально-восстановительный ремонт произведут на пяти баржах и теплоходе «Михаил Мунин». Еще два судна, «Капитан Ильина» и «Курагино», будут отремонтированы и введены в эксплуатацию после длительного простоя»,— рассказал исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.

Работы ведутся силами судоремонтных подразделений Енисейского речного пароходства: Подтесовской РЭБ флота, Красноярского судоремонтного центра и Ермолаевской РЭБ флота.

Глубоководный Подтесовский затон позволяет размещать суда с большой осадкой, поэтому здесь отстаивается основная часть крупнотоннажного флота ЕРП. Всего в Подтесовской РЭБ предстоит подготовить к навигации 158 единиц флота, в том числе 59 самоходного. Часть из них ремонтируется в затоне базы на льду, часть на слипе, с помощью которого осуществляется подъем судов для дефектации и ремонта подводной части корпуса.

На производственных площадках Красноярского судоремонтного центра, в незамерзающем затоне ремонт ведется не только на слипе, но и в двух доках грузоподъемностью 4,5 тыс. тонн каждый — самых мощных речных плавдоках за Уралом. Силами подразделения будет подготовлено к навигации порядка 133 единиц флота, из них 65 самоходных.

Особенностью Ермолаевской ремонтно-эксплуатационной базы является единственный в Енисейском бассейне нефтезачистной счал, на котором танки судов зачищают от остатков перевезенных нефтепродуктов. Всего Ермолаевская РЭБ должна отремонтировать и сдать в эксплуатацию 92 единицы флота.

Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

КАРТЫ СКОРРЕКТИРОВАНЫ

В Двинско-Печорском бассейне завершили корректировку навигационных карт и схем водных путей.

Специалистами отдела пути и картографии ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна» завершено выполнение комплекса работ по созданию корректуры навигационных карт и схем водных путей бассейна на навигацию 2023 года. В настоящее время судовладельцы обращаются с заявками на корректировку карт и схем.

Кроме того, администрацией выполняются работы по поддержанию на актуальном уровне электронных навигационных карт Двинско-Печорского бассейна. С 2021 года действует система их оперативной корректировки на основе выполняемых в течение навигации русловых изысканий и данных, получаемых от обстановочных бригад. Применение на судах перспективной электронной картографии делает возможным переход от относительно-визуальной ориентации судна в точную и позволяет судоводителю в течение навигации оперативно получать файлы корректур к электронной карте, отражающей объективную информацию об изменениях в морфологии русла, точном положении судового хода и навигационного оборудования.

Для применения электронных навигационных карт суда должны быть оснащены специализированным картографическим оборудованием СОЭНК или ЭКНИС. Цифровизация материально-технической базы судовождения и картографии должна положительно сказаться на безопасности судоходства и повысить конкурентоспособность и эффективность отрасли в целом.

ОБЬ И ИРТЫШ «ОБЪЕДИНЯТ»

Обский и Обь-Иртышский бассейны планируют реорганизовать.

Обский и Обь-Иртышский бассейны внутренних водных путей объединят в один. Об этом в ходе организованного медиа-группой «ПортНьюс» VI конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

«Сейчас немного бассейны меняются, мы проводим реорганизацию. Так, ранее Печорский вошел в состав Двинско-Печорского. Это реки Северная Двина и Печора. В данный момент у нас происходит объединение Обского и Обь-Иртышского бассейнов. Это единый бассейн рек, просто в предыдущие годы, еще в советское время, с учетом работы разных пароходств они были разделены. Сегодня мы их объединяем. Это будет у нас ведущий по объемам дноуглубления бассейн. Обь и Иртыш — почти не зарегулированы, существует всего один шлюз, поэтому, чтобы поддерживать необходимые габариты, каждый год приходится проводить большое дноуглубление. В Обском бассейне это более 5 млн куб. м в год»,— рассказал Константин Анисимов.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

В ЗАКАМСК И КРАСНОКАМСК

В Перми построят два модульных причала для запуска речного маршрута до Краснокамска.

Обустройство двух новых модульных причалов начнется в Пермском крае со стартом строительного сезона. Сооружения необходимы для запуска нового речного маршрута Пермь-1 — Закамск — Краснокамск, сообщает пресс-служба правительства региона.

Такие данные озвучил министр транспорта Пермского края Сергей Вешняков на встрече с губернатором региона Дмитрием Махониным. «Ведется работа по развитию перевозок водным транспортом. Основной задачей 2023 года является запуск нового маршрута Пермь-1 — Закамск — Краснокамск. Для этих целей с началом строительного сезона начнется обустройство двух новых модульных причалов»,— сообщил министр.

Ранее Сергей Вешняков заявлял, что в 2023 году по Каме на маршруте Пермь — Закамск — Краснокамск могут запустить речные электросуда, но окончательное решение будет зависеть от проработки технических вопросов.

Напомним, правительство Пермского края, ООО «Пермская судоверфь», ООО «ВодоходЪ» и ООО «Эмпериум» (входит в Sitronics Group) в октябре 2022 года заключили четырехстороннее соглашение о сотрудничестве в сфере развития речного туризма и пассажирских перевозок водным транспортом.

ЯКУТИЯ

К РОСТУ ПЕРЕВОЗОК ГОТОВЫ

ЛОРП ожидает увеличения объема грузоперевозок в этом году.

В Якутии в навигацию 2023 года планируется ввести более 1200 единиц флота, что на 500 больше, чем в прошлом году. Сейчас предприятия водного транспорта проводят ледокольно-выморозочные работы, которые планируется завершить в апреле.

Подготовку к предстоящей навигации обсудили на встрече глава региона Айсен Николаев и руководитель ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» Сергей Ларионов. По словам Сергея Ларионова, подготовка флота идет по графику во всех филиалах, структурах и подразделениях пароходства. Уже сейчас очевидно, что объем грузоперевозок в 2023 году будет превышать показатель прошлого года, при том, что в 2022 году грузоперевозки ЛОРП увеличились более чем на 20%.

ЛОРП в навигацию 2022 года увеличило перевозку сухогрузов на 13% по сравнению с предыдущим годом — до 1 млн 245,8 тыс. тонн. В навигацию было перевезено более 33 тыс. тонн грузов в контейнерах. Перевозки нефтеналивных грузов составили с учетом собственных нужд 425 тыс. тонн.

ПОПЕЧИТЕЛЬСКИЙ СОВЕТ

«ОТКРЫТЫ ШЛЮЗЫ ДЛЯ НОВЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

Попечительский совет ГУМРФ подвел итоги работы и наметил перспективы.

Фото предоставлены ГУМРФ

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова состоялось годовое отчетное заседание Попечительского совета. Члены совета, командный состав университета под руководством председателя Попечительского совета Виктора Олерского обсудили текущие и перспективные вопросы деятельности ГУМРФ, наметили совместные планы в поддержке приоритетных направлений развития университета.

В заседании члены совета приняли участие как лично, так и посредством ВКС-связи. Также по ВКС участников приветствовал заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

Торжественное открытие заседания Попечительского совета началось с приветственных слов Виктора Олерского и ректора ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергея Барышникова.

Виктор Олерский отметил, что задачи, стоящие сегодня перед ГУМРФ как кузницей кадров для водного транспорта, остаются прежними, но в текущих экономических условиях увеличились в несколько раз. Он напомнил, что требования отрасли российского водного транспорта накладывают ответственность не только на тех, кто готовит специалистов, но и на самих выпускников.

Ректор Сергей Барышников поблагодарил попечителей за уделяемое вузу внимание и отметил, что Макаровка продолжает активно вести свою учебную, научную и воспитательную деятельность.

«Университет равняется на лучших в отрасли и старается работать согласно девизу Российской палаты судоходства — «Традиции и стандарты»,— сказал ректор.

Перед началом докладов для собравшихся выступили курсанты Колледжа ГУМРФ, будущие специалисты отрасли.

О работе Попечительского совета ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова за отчетный 2022 год рассказали председатель Попечительского совета ГУМРФ — председатель совета директоров ООО «ВодоходЪ» Виктор Олерский и члены совета.

Так, президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин обратил внимание на то, что РПС активно взаимодействует с университетом и информирует отрасль об идеях ГУМРФ. Он также отметил, что при построении своей деятельности вузу необходимо обращать внимание на тренды инновационного развития отрасли.

Заместитель генерального директора по персоналу ООО «Пола райз» Валерий Красников призвал университет продолжать отслеживание трендов индустрии, чтобы плотно взаимодействовать с судоходными компаниями в вопросах подготовки специалистов плавсостава.

Генеральный директор Канонерского судоремонтного завода Николай Вихров рассказал о налаженном с вузом взаимодействии по практической подготовке студентов на мощностях завода, системе их трудоустройства после выпуска.

Сергей Барышников доложил об итогах работы вуза в 2022 году и перспективных проектах 2023–2024 гг. Озвучил одну из магистральных цифр, касающихся деятельности университета: на сегодняшний день здесь обучаются 12 669 человек по программам высшего и среднего профессионального образования. В том числе 5977 человек обучаются по программам подготовки членов экипажей судов.

Он обратил внимание присутствующих на то, что ГУМРФ имеет самый большой объем НИР среди вузов Росморречфлота.

Сергей Барышников рассказал также, что вуз в сотрудничестве с партнерами активно работает над появлением брендированных аудиторий. В ГУМРФ уже открыты аудитории Росатома, «Газпрома», Роснефти, Волжского пароходства, Российского морского регистра судоходства.

Сегодня активно используется реконструированный учебный городок в историческом здании на Заневском пр., д. 5. Сейчас вуз разрабатывает аудиторию-трансформер, стилизованную под салон атомного ледокола «Ленин». Ожидается, что после открытия ее можно будет использовать как для крупных отраслевых конференций, так и для более камерных встреч.

В ближайшие два года ГУМРФ планирует открытие нескольких тренажеров и лабораторий на своих площадках, в том числе в филиале в Мурманске.

Ректор рассказал, что университет готов к приемной кампании и с оптимизмом ожидает новый набор абитуриентов 2023 года. ГУМРФ предлагает множество интересных и перспективных специальностей и направлений подготовки. Так, одно из них — «Туризм» с профилем «Круизный туризм». Первый выпуск состоится уже в этом году, и на рынок труда выйдут менеджеры морского туризма, которые смогут работать в отрасли, создавая и предлагая эксклюзивный круизный продукт.

«Открыты шлюзы для новых возможностей» — так ректор Сергей Барышников охарактеризовал текущую деятельность ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Об исполнении решений заседания Попечительского совета ГУМРФ за 2021 год сообщила секретарь совета — проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова. Она доложила об увеличении числа российских судоходных компаний, с которыми ГУМРФ сотрудничает в рамках организации плавпрактики курсантов.

После подведения итогов и завершения заседания члены Попечительского совета ознакомились с новыми учебными и тренажерными классами Колледжа ГУМРФ, кабинетом психологической разгрузки. Все они модернизированы благодаря финансовой поддержке партнеров вуза.

В тренажерном классе обновленного навигационного тренажера выступил директор ООО «Транзас навигатор» Игорь Гапешко.

Завершилась официальная встреча экскурсией по историко-патриотическому комплексу Колледжа ГУМРФ и выставке «Русская армия: от победы к победе».

СТИПЕНДИИ

ПО ПРОГРАММЕ СКФ

Состав стипендиальной группы «Совкомфлота» в ГУМРФ с февраля вырос до 145 курсантов.

ПАО «Совкомфлот» на треть расширяет свою стипендиальную группу курсантов в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. Представители крупнейшей судоходной компании России встретились в Макаровке с будущими судоводителями, судомеханиками и электромеханиками 2–4-го курсов Института «Морская академия», отобранными в этом году для пополнения стипендиальной группы СКФ.

С февраля 2023 года ее состав достиг численности в 145 курсантов 1–5-го курсов специальностей «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок» и «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

Во встрече приняли участие заместитель начальника отдела безопасности мореплавания, капитан-наставник по кадровой политике плавсостава ГК ПАО «Совкомфлот» Александр Потемка и руководитель административно-хозяйственной группы ООО «СКФ Арктика» Василий Окунев. Со стороны университета во встрече приняли участие проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой Александр Горобцов и заместитель директора Европейского центра организации учебных практик морского и речного транспорта, куратор стипендиальной группы СКФ Максим Шишов.

«2022 год стал периодом больших вызовов, с которыми компания успешно справляется»,— сообщил, выступая с презентацией перед собравшимися в именной аудитории СКФ, Александр Потемка. Он рассказал о текущих проектах и задачах, которые «Совкомфлот» реализует, а также о планах компании по развитию своего флота и направлений деятельности.

Детально были оглашены требования к участникам стипендиальной группы, порядок отправления их на плавательную практику и выплаты дополнительной стипендии СКФ. Компания подтвердила готовность обеспечить плавательной практикой на своих судах в 2023 году всех курсантов стипендиальной группы.

В ходе встречи от курсантов поступило множество вопросов представителям «Совкомфлота» и университета об организации плавпрактики, географии движения судов компании, условиях быта на судах «Совкомфлота», порядке трудоустройства после выпуска из университета.

Фото с сайта ГУМРФ

После встречи с курсантами на совещании представителей университета и «Совкомфлота» были намечены дальнейшие шаги по развитию сотрудничества между ГУМРФ и судоходной компанией. В завершение директор Института дополнительного профессионального образования Сергей Айзинов провел для гостей экскурсию с демонстрацией нового тренажерного оборудования Морского учебно-тренажерного центра ГУМРФ.

PortNews НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!
Газета «Водный транспорт» (Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77–64224) подготовлена отраслевой информационной медиа-группой ООО «ПортНьюс», при поддержке ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова. Адрес редакции: 191119, Санкт-Петербург, ул. Звенигородская, д. 22, оф. 401. Контакты: +7 (812) 570–78–03, 712–45–16, 712–45–01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru. Главный редактор: Надежда Малышева. Ответственный секретарь: Лариса Хакуз. Арт-директор: Сергей Яковлев. Над номером работали: Марина Борисенко, Ксения Пектеева, Виталий Чернов, Кристина Ткачева, Александра Девяткина. Фото: Борис Борисенко. Отпечатано в типографии «ОФСЕТ МОСКВА». Тираж 3000 экземпляров.
При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.
РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА