Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№ 3 15 марта 2024

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

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ДНОУГЛУБЛЕНИИ
СТР. 3

20 ЛЕТ ПО ВВП РОССИИ
СТР. 5

ПОД СЕМЬЮ МОСТАМИ ПО ТОРОСАМ И СМОРОЗИ
СТР. 6

ЗАПУСТЯТ С НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ
СТР. 8

К ЕДИНОМУ СТАНДАРТУ СОЦОБСЛУЖИВАНИЯ
СТР. 10

ИЩИТЕ ЖЕНЩИНУ!
СТР. 11

Рис. с сайта ОСК

ЛАЙНЕРЫ ПОЙДУТ БЫСТРЕЕ

Оборудование для круизных лайнеров «Карелия» поставят отечественные производители.

Амбициозный проект ОСК — строительство нового круизного флота на отечественных верфях и из отечественных комплектующих — начал приобретать реальные очертания. Нижегородское ООО «Судостроение судоремонт» (ООО «СССР») заключило серию контрактов с ПАО «Завод «Красное Сормово» на изготовление и поставку оборудования для круизных лайнеров проекта 00840 «Карелия». Предприятие произведет механические трапы-сходни, люковые закрытия, клинкетные двери, выдвижную кран-балку, магнитные гидростатические уровнемеры. Поставка готовых изделий начнется во втором квартале 2024 года.

«Такие сроки обусловлены проведенной оптимизацией судостроительного потока на заводе-производителе, результатом которой должен стать более быстрый ввод в эксплуатацию новых лайнеров», — отмечается в сообщении ООО «СССР».

Именно на заводе «Красное Сормово» ведется строительство серии из трех судов проекта 00840 «Карелия». Закладка первого судна состоялась в апреле 2023 года, второго — в мае, третьего — в июне прошлого года. Ожидается, что головной теплоход будет передан заказчику в 2025 году, остальные два — в 2026 году. Круизные суда класса «река-море» проекта 00840 будут эксплуатироваться в Черном, Азовском, Каспийском и Белом морях (с возможностью захода на Соловецкие острова), акватории Финского залива, на внутренних водных путях. Серия строится в рамках программы по обновлению речного флота.

Основные характеристики судов проекта 00840: длина габаритная — 131 м; ширина расчетная — 13,8 м; осадка по КВЛ — 2,9 м; осадка для прохождения под мостами — 3,1 м; скорость хода — около 12 узлов.

СТРОИТЬ ГРУЗОВЫЕ СУДА!

России к 2030 году потребуется от 1,9 тыс. до 7,8 тыс. новых грузовых судов. — Востокгосплан

По оптимистическому прогнозу ФАНУ «Востокгосплан», потребность РФ в грузовых судах внутреннего водного транспорта к 2030 году составит около 1,4 тыс. единиц, морского — 0,5 тыс. Пессимистический вариант подразумевает масштабную замену старого грузового флота к 2030 году (со списанием всех пришедших в негодность судов), и тогда России потребуется около 6,5 тыс. судов внутреннего водного транспорта и более 1,3 тыс. — морского. Такие данные приводит пресс-служба учреждения.

Ученые ФАНУ «Востокгосплан» в своем исследовании в основу расчетов взяли показатели грузовой базы, текущего состояния флота, прогнозы экспорта, импорта, строительства и списания плавсредств.

«В настоящее время в РФ более половины сухогрузных судов морского транспорта и 41% наливных старше 30 лет. Это же касается внутреннего водного транспорта: за 30-летний возраст перевалила значительная часть плавсредств. То есть у большинства грузовых судов срок службы превышает нормативный. К 2030 году должно быть списано более 90% грузового флота ввиду его неудовлетворительного технического состояния», — сообщили в Востокгосплане.

Пополнение состава флота новыми судами в масштабах отрасли в последние годы, по мнению экспертов, было сравнительно небольшим. Причинами названы высокая капиталоемкость судостроения, из-за чего невозможно реализовать проекты без привлечения заемных средств, высокая стоимость кредитных ресурсов для судоходных компаний, длительные сроки окупаемости судов (грузовой флот — 12 лет, пассажирский — более 25 лет).

С 2016 года российские верфи обеспечили замещение около 3/4 списанного флота. Так, с начала 2022 года количественный состав морского флота в целом сократился на 71 судно, а пополнился на 54 (из них 13 — грузовые).

Фото с сайта Енисейского речного пароходства

№ 3
15 МАРТА 2024
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ОБСУДИМ

ИЗНОШЕН ИЛИ НЕВОСТРЕБОВАН — ПРИВАТИЗИРОВАТЬ!

Минтранс разработал проект критериев определения изношенности и невостребованности объектов речного порта.

Министерство транспорта РФ разработало проект постановления правительства, в котором определяются критерии изношенности и невостребованности объектов речного порта. Документ опубликован на портале проектов нормативно-правовых актов. До 21 марта 2024 года будет проводиться этап общественного обсуждения проекта.

В пояснительной записке сказано, что решение об отнесении объектов речного порта, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных на территориях и в акваториях речных портов, к объектам, не востребованным в качестве объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, принимается Росморречфлотом, органами исполнительной власти российских регионов или органами местного самоуправления.

Документ предусматривает установление критериев неудовлетворительного состояния объектов речного порта отдельно в отношении портовых гидротехнических сооружений, причалов и зданий (строений), в том числе в составе перегрузочных комплексов и иного расположенного на территории и в акватории речного порта имущества. Изношенность объектов речного порта будет определяться на основе критериев повреждений и дефектов, предусмотренных Техническим регламентом о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, ГОСТ Р 54523–2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния», ГОСТ Р 56241–2014 «Внутренний водный транспорт. Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений. Требования безопасности».

В числе таких критериев в отношении ГТС в проекте постановления, в частности, указаны: полное или частичное разрушение конструктивных и (или) несущих элементов; внешние дефекты бетонных, железобетонных, свайных, металлических и деревянных конструкций, при наличии которых использование объекта речного порта по назначению невозможно или недопустимо; неисправное техническое состояние или отсутствие швартовных и отбойных устройств причала на всем его протяжении; осадки причала у кордона, превышающие 15 см, и другие.

Невостребованными будут считаться объекты, которые в течение 5 лет не использовались по назначению. Основанием также может послужить длительное отсутствие заявлений о заключении договоров об их аренде, договоров безвозмездного пользования, договоров доверительного управления имуществом, предложений о заключении концессионного соглашения; отсутствие заключенных договоров оказания услуг по обслуживанию пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов и другое.

Как сообщалось ранее, в ноябре 2023 года был подписан закон, упрощающий процедуру приватизации объектов имущества речных портов, которые не востребованы или находятся в неудовлетворительном состоянии. Инвестор должен взять на себя обязательства по развитию порта в срок, не превышающий 5 лет, и обеспечить восстановление объектов. Согласно документу, продажа объектов возможна с начальной ценой, равной 1 рублю.

Фото с сайта ГИС «Торги»

СЕВМОРПУТЬ

Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»

ДОСТИЧЬ 400 МЛН ТОНН

При оптимизации затрат на ледокольную проводку сборы на СМП могут превысить 1 трлн рублей.

Общий грузопоток по Северному морскому пути может достичь 400 млн тонн в течение 10 лет. При этом российские предприятия обеспечат 200 млн тонн, еще 200 млн тонн составят транзитные грузы. К таким выводам пришли эксперты ВТБ.

«Северный морской путь открывает доступ к природным ресурсам Арктики и Сибири, где сегодня идет освоение более 8% мировых объемов нефти и 20% природного газа. По нашим подсчетам, территории, находящиеся вдоль транспортного коридора, в ближайшие 10 лет будут активно развиваться, и новые российские предприятия, образующиеся вдоль него, принесут в бюджет России более 20 трлн рублей до 2035 года», — заявил заместитель президента-председателя правления банка ВТБ Валерий Лукьяненко. Его цитату приводит пресс-служба банка.

При этом в случае оптимизации затрат на ледокольную проводку Россия сможет получать более 1 трлн рублей сборов за транзит по Севморпути к 2030 году.

Валерий Лукьяненко также сообщил, что в июле 2023 года ВТБ и ФГУП «Атомфлот» (входит в госкорпорацию «Росатом») подписали кредитное соглашение о предоставлении банковского финансирования на строительство третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов (СУАЛ) проекта 22220 («Якутия» и «Чукотка»). Сейчас дополнительно анализируется возможность участия банка в финансировании строительства пятого и шестого СУАЛ «Ленинград» и «Сталинград».

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

Сейчас в акватории Севморпути работают четыре атомохода предыдущих поколений и новейшие универсальные атомные ледоколы проекта 22220 — «Арктика», «Сибирь» и «Урал». На Балтийском заводе (входит в Объединенную судостроительную корпорацию) ведется строительство еще трех атомоходов этой серии — «Якутия», «Чукотка» и «Ленинград». Ледоколы строятся на класс Российского морского регистра судоходства (РС). Шестой СУАЛ проекта 22220 «Сталинград» будет заложен на Балтзаводе в 2025 году.

НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА

Атомоход «50 лет Победы» в этом году выполнит шесть круизных рейсов.

Атомный ледокол «50 лет Победы» в сезон 2024 года выполнит шесть круизных рейсов с заходом на территорию национального парка «Русская Арктика». Во время круиза туристов высаживают на Землю Франца-Иосифа.

«Маршрут пользуется спросом… Территории «Русской Арктики» также посещают путешественники на яхтах ледового класса. Их маршруты зависят от ледовой обстановки и погодных условий. В основном они посещают центральные острова архипелага Земля Франца-Иосифа. Продолжительность маршрутов от 12 до 30 дней», — рассказал директор нацпарка Александр Кирилов.

По информации Минприроды России, особо охраняемые природные территории федерального значения в 2023 году посетило более 54 тыс. участников круизов. В связи с ростом популярности круизных экскурсий число и разнообразие маршрутов на предстоящий сезон станет шире. Так, в прошлом году на перепрофилированном исследовательском судне «Профессор Хромов» состоялось 10 круизных рейсов по дальневосточным регионам: Камчатке, Чукотке и Сахалинской области. В предстоящем сезоне запланировано 13 таких рейсов, включая посещение Дальневосточного морского заповедника в Приморском крае.

Нацпарк «Берингия» на Чукотке в 2024 году примет два круизных тура. В предстоящем сезоне планируется повторить тур «Заповедное ожерелье Байкала», который впервые состоялся в 2023 году. Особенность маршрута в том, что к части природных объектов можно добраться только на водном транспорте.

Посещение еще около 20 особо охраняемых природных территорий входит в маршруты речных круизов по рекам Волга, Кама, Енисей и Лена.

Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ В ДНОУГЛУБЛЕНИИ

Уход западных компаний поставил под угрозу реализацию проектов в сфере дноуглубительных и гидротехнических работ в России. Однако по итогам двух лет можно с уверенностью сказать, что российская отрасль в целом успешно ответила на вызов, хотя многое еще и предстоит сделать. Об этом рассказали участники VII конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», организованного медиа-группой «ПортНьюс».

Отечественная портовая инфраструктура нуждается в глубоководных терминалах, способных принимать крупнейшие суда, для повышения своей эффективности и конкурентоспособности. Эта истина кажется очевидной, однако конкретные расчеты дополнительной финансовой ценности, получаемой от дноуглубления, демонстрируют ее как нельзя лучше.

Как пояснил председатель совета директоров Ассоциации морских торговых портов Денис Илатовский, средняя долгосрочная разница фрахта на суда Capesize и Panamax составляет $3 на тонну для балкеров, что, например, для типичного балкерного порта мощностью 20 млн тонн в год дает эффект в $60 млн.

При этом на ближайшие годы в России действительно запланирован существенный объем как капитальных, так и ремонтных дноуглубительных работ. Но сможем ли мы обойтись без западных компаний, оборудования и технологий?

КУБОМЕТРЫ ПЛАНОВ

За дноуглубление в морских портах, за исключением портов на трассе Севморпути, отвечает ФГУП «Росморпорт». Как рассказал заместитель генерального директора по капитальному строительству ФГУП «Росморпорт» Владимир Аборнев, к 2030 году должен быть обеспечен прирост мощности российских морских портов на 220 млн тонн в год, а основные инвестиционные проекты планируется реализовать в портах Усть-Луга, Восточный, Ванино, Находка и Новороссийск (не считая порты на трассе СМП). Всего капитальное дноуглубление в морских портах и на подходах к ним по линии Росморпорта должно составить около 35 млн куб. м до 2035 года — внушительная величина!

Как со своей стороны отметил генеральный директор ООО «Строительная дноуглубительная компания» Александр Бенгерт, дноуглубительные работы будут потенциально востребованы до 2028–2029 годов минимум в 17 проектах с капитальными вложениями до 180 млрд руб.

На Северном морском пути дноуглублением занимается госкорпорация «Росатом» через ФГУП «Гидрографическое предприятие». По словам исполняющего обязанности генерального директора ФГУП «Гидрографическое предприятие» Андрея Чумаченко, выступившего на мероприятии, объем капитального дноуглубления на СМП в 2024 году должен составить более 4,5 млн куб. м. А в следующем году объем дноуглубительных работ запланирован уже на уровне 7,5 млн куб. м.

Работы предполагается проводить в рамках целого ряда инвестпроектов: «Арктик СПГ 2», «Порт Енисей», терминал на мысе Наглёйнын, «Порт бухта Север».

Кроме того, до 2030 года планируется выполнить около 41,7 млн куб. м ремонтного дноуглубления.

На внутренних водных путях России знаковым событием 2023 года стало дноуглубление на Волго-Каспийском морском судоходном канале, которое позволило достичь гарантированных глубин в 4,5 м на маршруте ключевого международного транспортного коридора «Север — Юг». В этом году работы будут продолжены на отдельных участках канала.

В целом дноуглубительные работы в 2023 году на ВВП проводились 81 земснарядом на участках общей протяженностью более 800 км. Их общий объем составил 20,8 млн куб. м грунта, что на 2,1 млн куб. м меньше, чем в 2022 году. Как объяснил это снижение заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов, объем работ удалось снизить за счет оптимизации навигационной обстановки, которую теперь устанавливают с учетом глубоководных участков на реках, образующихся естественным путем. Такой метод позволяет избегать излишнего дноуглубления там, где можно без него обойтись, слегка изменив маршрут движения судов.

В целом капитальный ремонт по итогам 2023 года был выполнен на 25 судоходных гидротехнических сооружениях и объектах инфраструктуры ВВП.

Говоря о реализации всех заявленных планов, приходится учитывать тот факт, что России не хватает собственного специализированного флота, а привлечение подрядчиков из Азии сталкивается с рядом трудностей. Одна из них — «транспортное плечо». Как пояснил заместитель директора департамента реализации проектов СМП — начальник отдела развития инфраструктуры СМП госкорпорации «Росатом» Константин Стасюк, мобилизация и демобилизация дноуглубительного флота из Юго-Восточной Азии через Суэцкий канал на СМП обходится в половину от общего бюджета дноуглубительного проекта. Для снижения этих, на самом деле, огромных издержек прорабатываются варианты мобилизации флота с восточного направления через Севморпуть.

Помимо сложностей с мобилизацией флота, имеется проблема с тем, что азиатские подрядчики не всегда обладают необходимыми судами и компетенциями. Все это красноречиво говорит о необходимости создания собственного национального дноуглубительного флота — в долгосрочной перспективе от решения этой задачи никуда не деться.

В ПОИСКАХ ФЛОТА

В первую очередь России необходимы высокопроизводительные дноуглубительные суда. А для их строительства необходима государственная поддержка, на отсутствие которой в настоящее время обратил внимание участников конгресса глава СДК Александр Бенгерт.

«Если потребуется, мы, конечно, можем собрать флот под проект. Но это будет дорого… и бессистемно. Кроме того, неправильно находиться в постоянной зависимости от партнеров», — справедливо указал глава дноуглубительной компании.

Со своей стороны, начальник отдела дноуглубительных работ АО «Морской инжиниринг и шиппинг» Олег Шабанов отметил, что на рынке остро ощущается дефицит грунтоотвозных шаланд, а также морских буксиров-мотозавозней, поскольку отвалы зачастую находятся на значительном удалении от места проведения работ. Представитель компании уточнил, что в России нет проектов соответствующих судов, отвечающих потребностям рынка по грузоподъемности и мореходным качествам.

При этом, как рассказал генеральный директор АО «РЦКБ «Стапель» Николай Тыртышный, в России за последние 15–18 лет было выполнено более 170 проектов судов технического флота и 62 проекта глубокой реконструкции и модернизации дноуглубительных судов. Тем не менее руководитель конструкторского бюро также считает, что одна из главных проблем — отсутствие финансирования для строительства нового флота.

Параллельно со строительством флота необходимо решать и проблему его ремонта, которая также стоит достаточно остро, — к счастью в России есть предприятия, способные справиться с этой задачей. Одно из них — судоремонтное предприятие «Преголь» (Калининград). Как сообщил генеральный директор предприятия Александр Белый, «Преголь» готово стать основной базой для ремонта и обслуживания дноуглубительного флота в Северо-Западном регионе. Так, в условиях дефицита производственных ресурсов на верфях для выполнения ремонта флота калининградское судоремонтное предприятие имеет возможность включить новые судоремонтные проекты в программу на 2024 год с учетом плановой загрузки доковых мощностей.

ИМПОРТОЗАМЕЩАЙ ЭТО

Уход западных компаний с рынка отразился как на доступности специализированного флота, так и на оборудовании и материалах для гидротехнических сооружений и проведения подводных работ. Исходя из того, что докладывали представители соответствующих российских компаний на конгрессе, можно сделать вывод, что этот вызов был принят — и ответ на него вполне успешен.

Так, компания «Геоизол» планирует в июле 2024 года построить первую модульную грузоподъемную платформу, способную работать как земснаряд при оснащении соответствующим оборудованием. Платформа является аналогом платформы голландского производства, но по стоимости, что важно заметить, будет дешевле.

Одновременно астраханский «Стройлидерплюс» проектирует мелкосидящий самоотвозный земснаряд с объемом трюма 1 тыс. куб. м. Ранее в России такие суда не проектировались, прототипов таких судов в России также не было.

Между тем ЦМКБ «Алмаз» отправило на утверждение проект техзадания самоотвозного земснаряда с объемом трюмов 4 тыс. куб. м. Важно, что компетенции ЦМКБ «Алмаз» в части проектирования судов позволяют качественно выполнить полный комплекс работ по разработке документации, техническому сопровождению строительства, испытанию и сдаче заказчику как самоотвозного земснаряда, так и комплекса дноуглубительного оборудования.

Со своей стороны, АО «Ростовское центральное проектно-конструкторское бюро «Стапель» разработало перспективный проект морского земснаряда RDB70.07 для работы на тяжелых грунтах.

Имеются успехи и в сегменте покрытий и систем антикоррозионной защиты. Например, компания «Литум», которая ранее выпускала покрытия под эгидой таких западных партнеров, как Jotun, Hempel и PPG, после их ухода из России сумела сохранить все компетенции: производственное оборудование, технологии производства, стандарты качества, технические условия, ключевых сотрудников — и теперь предлагает продукцию под собственным брендом.

Примечательно, что продукция российских компаний пользуется спросом не только внутри страны, что в нынешних обстоятельствах вполне естественно, но и за границей. Так, НПО «Композит», отечественный производитель износостойких трубопроводов для гидромеханизированных работ, за 2023 год поставило в страны СНГ продукцию на 55 млн рублей.

Успехи есть и в такой высокотехнологичной сфере, как автоматизация. Так, компания «Нониус инжиниринг» полностью импортозаместила автоматическую систему мониторинга и управления техническим оборудованием на земснаряде «Лотос-1». В настоящее время компания ведет работу по трем другим земснарядам, которые в течение 2024 года пополнят состав администраций речных бассейнов.

Сложнее обстоят дела в сегменте робототехники. Все мы знаем, какой бум происходит в сегменте воздушных беспилотников, однако их «подводные собратья» пока развиваются значительно более медленными темпами. Так, по словам технического директора компании «Нониус Инжиниринг», руководителя робототехнического СКБ Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Михаила Чемоданова, развитие подводной робототехники в России тормозится низким спросом, кадровым голодом и отсутствием компонентной базы.

***

Конгресс «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» — безусловно, главное отраслевое событие года, индикатор того, как развивается отечественная индустрия гидротехники и дноуглубления. Состоявшийся по итогам двух лет «адских санкций» конгресс показал — катастрофы от ухода западных партнеров не произошло. Проблем, однако, тоже много — и над ними предстоит серьезно и кропотливо работать.

Профильным министерствам и ведомствам стоит подумать о действенных мерах господдержки для создания национального дноуглубительного флота, предпринимателям — осваивать востребованные на рынке ниши, вузам — модернизировать образовательные программы, заказчикам — искать оптимальные технологические и логистические решения.

№ 3
15 МАРТА 2024
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПАССАЖИРЫ

Фото из Telegram-канала ОСК

«ИНИЯ» ОЖИДАНИЯ ОПРАВДАЛА

Ходовые испытания пассажирского судна «Иния» подтвердили его заявленные характеристики.

Пассажирское судно проекта 04860.1 «Иния», разработанное в Объединенной судостроительной корпорации, завершило ходовые испытания. В ходе испытаний подтвердились все заявленные характеристики судна, достигнута скорость в 34 км/ч, что на 4 км/ч превышает проектную.

Проект разработан в НИПТБ «Онега» и получил согласование Северного филиала Российского классификационного общества (РКО) в ноябре 2022 года. Судно рассчитано на 54 пассажира и двух членов экипажа, имеет осадку 0,5 м и габаритную длину 24,8 м. Доля отечественного оборудования в проекте, включая пропульсивный комплекс, достигает 90%.

В отличие от другой разработки ОСК — речного трамвая «Соталия», высота борта «Инии» достигает 1,4 м, что позволит использовать судно как на реках и каналах, так в акваториях озер и на водохранилищах. Использованные технические решения максимально унифицированы между двумя проектами, что в перспективе должно упростить эксплуатацию парка подобных судов в регионах. Производство судов для регионов РФ планируется осуществлять на верфях ОСК.

Как сообщал «Водный транспорт», судно «Иния» было заложено в январе 2023 года, его спуск на воду состоялся в сентябре. В декабре прошлого года «Иния», построенная на ООО «Ушаковские верфи» (Калининградская область), приступила к ходовым испытаниям. Проект реализуется по инициативе руководства Псковской области в рамках программы по организации речных пассажирских перевозок и экскурсионных маршрутов. Ожидается, что регион получит судно нынешней весной.

СРАЗУ ПАРА МПКС

На малых круизных судах, строящихся в СК «Р-Флот», начались обстроечные и электромонтажные работы.

Фото со страницы ГК «Р-Флот» в соцсетях

Судостроительный комплекс «Р-Флот» (входит в группу компаний «Р-Флот», Нижегородская область) начал обстроечные и электромонтажные работы на двух малых пассажирских круизных судах. Генеральным проектантом пассажирских судов является компания «Р-Флот. Проектирование». «Р-Флот. Машиностроение» изготавливает главные силовые установки, бортовые трапы, носовые аппарели.

Малое пассажирское круизное судно представляет собой однокорпусное закрытое судно с двухъярусной надстройкой, носовым расположением рулевой рубки и кормовым машинным отделением. Назначение МПКС — обслуживание местных и пригородных линий внутренних водных путей и прибрежных районов.

Главные размерения теплохода: габаритная длина — 31,95 м; габаритная ширина — 8,14 м; высота борта на миделе — 2,75 м; осадка по КВЛ — около 1,4 м; пассажировместимость — 240 человек; экипаж — 3 человека; обслуживающий персонал — 3 человека.

ЛИЗИНГ

ПО ЛЬГОТНОМУ ЛИЗИНГУ

В новую программу ГТЛК предварительно включено строительство 337 речных круизников.

В новую программу льготного лизинга АО «Государственная транспортная лизинговая компания» по строительству речных круизных судов предварительно включено 337 единиц флота. Об этом в ходе съезда Союза транспортников России сообщил генеральный директор лизинговой компании Евгений Дитрих.

«Сейчас формируем новую программу для судов для регулярных круизных пассажирских перевозок по реке. В ней предварительно 337 речных пассажирских судов, объем финансирования — 212 млрд рублей», — сказал глава ГТЛК. Евгений Дитрих также отметил, что ощутимой поддержкой для отрасли стал профильный инвестпроект с использованием Фонда национального благосостояния (ФНБ), разработанный ГТЛК совместно с Минтрансом и Минпромторгом России в 2023 году. Проект предусматривает поставку свыше 200 судов на лучших льготных условиях, которые в настоящее время имеются на рынке.

Так, средневзвешенная ставка на всем сроке договора (как правило, 25 лет) на пассажирские суда составит 2,93%, на дноуглубительные и рыбопромысловые суда — 4,5%, на грузовые — 7,6%. Инвестпроект позволит судоходным компаниям обновить флот. По данной программе будут поставлены новые типы судов, разработанные в России: универсальные сухогрузы смешанного «река-море» плавания, способные перевозить как контейнеры, так и навалочные и другие генеральные грузы, а также сухогрузы с ледовым классом для использования на Северном морском пути и электросуда для речных перевозок.

БУКСИРЫ

ПРОШЕЛ ЭКСПЕРТИЗУ ОБОСНОВАНИЯ СТОИМОСТИ

Проект буксира первым в России подтвердил достоверность определения ориентировочной стоимости постройки.

АО «Нордик Инжиниринг» первым в России получило положительное заключение о достоверности определения ориентировочной стоимости строительства судна. Заключение выдано в рамках договора на разработку технического проекта буксира ледового класса Arc6 проекта NE060 для нужд ФГУП «Росморпорт»

Получение такого заключения регламентировано постановлением правительства РФ и обязательно для определенной категории судов, проектируемых в России. Заключение под номером 3500-ЭОС-1–2024 выдано АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» (ЦТСС) в феврале 2024 года.

ЦТСС включено Министерством промышленности и торговли РФ в перечень организаций, осуществляющих проверку достоверности (экспертизу) обоснования ориентировочной стоимости строительства судна и проверку достоверности (экспертизу) обоснования цены проектирования, строительства, ремонта или утилизации судна, с 19 мая 2023 года.

Как сообщал «Водный транспорт», «Нордик Инжиниринг» и Росморпорт в июне 2023 года заключили договор на проектирование буксира проекта NE060. Сдача проекта намечена на март 2024 года.

Буксир предназначен для сопровождения и кантовки крупнотоннажных судов; доставки, высадки/съемки лоцманов на/с судов; выполнения морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений на чистой воде и в ледовых условиях; обеспечения выполнения работ по ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН) с температурой вспышки более 60 градусов Цельсия; пожаротушения на других судах (FF3WS).

Основные характеристики и параметры судна проект NE060: класс — КМ ✪ Arc 6 (hull, machinery) AUT1 OMBO FF3WS IWS ECO WINTERIZATIOR (–40) ESCORT TUG SALVAGE SHIP OIL RECOVERY SHIP (>60); наибольшая длина корпуса — 40 м; наибольшая ширина корпуса — 14,8 м; высота борта на миделе — 7 м; максимальная осадка — 6,9 м; максимальное водоизмещение — 1645 тонн; максимальная скорость хода при полном водоизмещении на чистой воде — 11,8 узла; движители — 2 ВРК; мощность ГД — 2 × 3500 кВт; максимальное тяговое усиление на переднем ходу — 70 тонн.

СПАСАТЕЛИ

В ИНИЦИАТИВНОМ ПОРЯДКЕ

Завершены модельные бассейновые испытания аварийно-спасательного судна проекта IRV05.

Специалисты Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) и Крыловского государственного научного центра (КГНЦ) завершили модельные бассейновые испытания универсального аварийно-спасательного судна проекта IRV05.

В ходе мероприятий определялись ходкость, ледопроходимость и мореходные качества судна. Согласно отчетам КГНЦ, проектируемое судно достигло ожидаемых расчетных значений и подтвердило совокупность требуемых показателей ходовых, тяговых, мореходных и ледовых качеств, обусловленных назначением и районами эксплуатации судна. Оно предназначено для Северного и Дальневосточного экспедиционных аварийно-спасательных отрядов. Техническое задание на проектирование судна разработано с учетом особенности их работы.

Проект создается АО «ОСК» в инициативном порядке, проектная документация разрабатывается в СПМБМ «Малахит» (входит в ОСК). В настоящее время завершается разработка трехмерной модели судна в системе автоматизированного проектирования, которая ведется с учетом выбранного судового комплектующего оборудования. Моделирование трубопроводных систем и магистральных электротрасс находится также на завершающем этапе. Строительство заказов планируется на одном из предприятий ОСК.

Судно проекта IRV05 будет применяться для патрулирования в районах судоходства и рыбного промысла; поиска и оказания помощи терпящим бедствие рыболовецким судам; поиска, спасения, эвакуации и размещения людей, оказания им медицинской помощи; буксировки аварийных судов и объектов к месту убежищ, а также выполнения морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений в разреженных льдах и на чистой воде; оказания помощи в тушении пожаров на плавучих и береговых объектах, доступных для подхода с моря; снятия с мели и рифов аварийных судов, откачки воды из затопленных отсеков; оказания технической поддержки и помощи в районах, опасных для мореплавания и добычи морепродуктов; оказания помощи судам и выполнения спасательных работ в ледовых условиях и на чистой воде.

Класс судна: КМ Arc5 [1] AUT1 ICS FF 3 WS EPP A Thruster(E) ECO S SDS<60 Salvage ship Tug.

ЮБИЛЕЙ

20 ЛЕТ ПО ВВП РОССИИ

Юбилей компания «ВодоходЪ» встречает с обновленным флотом.

Судоходная компания «ВодоходЪ» планирует увеличить малый флот до 68 судов к 2026 году, консолидировав «прогулочное» направление в рамках дочернего предприятия «Водоходъ. Пассажирский порт». Географию круизного судоходства планируется расширить за счет открытия маршрутов по нескольким морям и озеру Байкал. Об этом рассказал генеральный директор ООО «Водоходъ» Ришат Багаутдинов на пресс-конференции по случаю 20-летия компании.

По его словам, с марта текущего года малый флот компании, а это 31 судно, включая 17 Ecobus в Москве и три электро-катамарана в регионах, перейдет под управление компании «ВодоходЪ. Пассажирский порт». В 2023 году малый флот компании перевез более 680 тыс. пассажиров, совершив более 16 тыс. рейсов. К концу 2026 года он будет включать не менее 68 судов, из которых основное количество составят суда на электродвижении: 29 Ecobus, 4 электро-катамарана и 25 гибридных судов проекта «Москва 2.0».

Фото с сайта компании «ВодоходЪ»

«В 2024 году будет поставлено 4 судна проекта Ecobus и начнется строительство еще восьми… Также за счет целевого финансирования через ГТЛК мы планируем построить 25 судов проекта «Москва 2.0» с гибридным двигателем для эксплуатации в Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Уфе, Ярославле и Перми», — сказал гендиректор компании.

«Интерес к судам на электродвижении растет. Скоростные суда на дизельном топливе нерентабельны, они работают только на дотационных линиях, а электросуда, в зависимости от режима эксплуатации, дают экономию в 5–20 раз», — объяснил Ришат Багаутдинов.

Он также отметил, что в Санкт-Петербурге скоростной катамаран «Метеор» продолжит работу по маршруту «Эрмитаж—Петергоф», а также выйдет на новый маршрут, о котором будет объявлено к началу навигации-2024.

Круизный флот компании «ВодоходЪ», по его словам, к 2026 году пополнится тремя судами проекта 00840 «Карелия». Это 5-звездочные лайнеры на 183 пассажира с возможностью плавания в Белом, Балтийском, Азовском и Черном морях. Строительство выполняет завод «Красное Сормово». Первое судно проекта «Николай Жарков» ожидается в навигацию 2025 года.

Кроме того, в 2024 году компания за счет средств ФНБ через ГТЛК начинает строительство гибридного круизного судна проекта «Байкал» на 68 пассажиров. «В связи с развитием инфраструктуры на Байкале мы видим перспективы для круизного флота, а также — для прогулочного, которого пока там нет», — сказал он.

В 2023 году круизный флот компании из 24 теплоходов перевез более 148 тыс. пассажиров, в текущем году планируется задействовать 25 судов из 26, планируемый прирост количества пассажиров — 12%.

Перспективы развития круизного флота, по словам гендиректора «Водохода», связаны с реновацией старых судов и проектированием новых с меньшей осадкой. «У нас 15 судов, которые мы бы хотели обновить, однако стоимость реновации, в зависимости от проекта, колеблется в пределах от 300 до 500 млн руб., мы можем позволить себе обновление не более одного судна в год. Для нормализации процесса, на наш взгляд, необходимо установить те же условия, что при строительстве флота, — льготное финансирование на 15 лет из средств ФНБ под 2,5%», — сказал он. Также он отметил, что для развития круизного судоходства в мелководных Северном и Дальневосточном бассейнах целесообразно разработать проект нового судна с меньшей осадкой.

Евгений Панкратьев

ПО РЕКАМ С ВЕТЕРКОМ

Пассажирские перевозки по рекам России выходят на новый виток развития. В 2024 году стартовала работа по формированию единого государственного подхода к управлению маршрутной сетью в Нижегородской области, Татарстане и Чувашии в рамках программы скоростного пассажирского судоходства «Речные магистрали».

ИСТОРИЯ СКОРОСТИ

Скорость речного водного транспорта за 150 лет возросла почти в 10 раз: с 1–3 км/час (в зависимости от скорости течения) в начале XIX века до 60–100 км/час к настоящему времени. Прорыв в скоростном движении по рекам страны произошел во времена Советского Союза после создания и начала эксплуатации судов на подводных крыльях «Ракета» и «Метеор», которые разработал конструктор Ростислав Евгеньевич Алексеев.

Так, на «Ракете» время в пути от Горького до Казани протяженностью 420 км составило примерно 7 часов. Ранее, до 1957 года, на тот же маршрут уходило до 30 часов. Уже в 1961 году был выпущен улучшенный аналог «Ракеты» — «Метеор». И почти сразу его морской вариант — «Комета». Скорость этих судов была сравнима с «Ракетой», но пассажировместимость почти в два раза больше — 120 человек против 65.

Чуть позже Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях имени Р. Е. Алексеева разработало СПК «Буревестник», который являлся флагманом речного скоростного флота. Судно имело силовую установку на основе двух газотурбинных двигателей, позаимствованных из гражданской авиации (с самолета Ил-18). Такое судно эксплуатировалось с 1964 года до конца 1970-х годов на Волге на маршруте Куйбышев — Ульяновск — Казань — Горький.

Были и другие проекты. В частности, СПК «Чайка», которое было построено в единичном экземпляре. «Чайка» вмещала 30 человек и могла развивать скорость до 100 км/час. Основные маршруты, на которых работало судно, — река Волга между крупными городами, сибирские реки и озеро Байкал.

КРЫЛАТЫЙ ФЛОТ

Сегодня для России скоростные пассажирские перевозки являются все так же актуальными. В стране много больших судоходных рек — Волга, Дон, Кама, Енисей, Обь, Иртыш и другие, на берегах которых расположены крупные города. На морских и внутренних водных путях России работают современные СПК. Их основу составляют проекты, разработанные и построенные специалистами АО «ЦКБ по СПК имени Алексеева». Это морские СПК «Комета 120М» (работает в Крыму) и перспективный «Циклон 250М». На море из-за волнений скорость судов ограничена 65–70 км/час.

Для освоения речных маршрутов созданы и работают СПК «Валдай 45Р» и «Метеор120Р». Кроме того, АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» в 2021 году возобновил строительство «Метеоров». Модернизированный проект СПК «Метеор-2020» вместимостью 122 человека может развивать скорость на тихой воде более 75 км/час. Данные суда перевозят пассажиров между городами Казань, Ульяновск, Нижний Новгород, Чебоксары, Набережные Челны и Сарапул. Планируется продлить эти маршруты до Перми и Уфы. Аналогичные маршруты реализуются из Нижнего Новгорода и Чебоксар судами «Валдай 45Р». В навигацию 2024 года на реке Дон также будут работать суда «Валдай 45Р».

Хорошо развита скоростная сеть водного сообщения в Сибири и на Дальнем Востоке, где в общей сложности насчитывается 53 маршрута, на которых работают 89 судов, перевозящих порядка 393 тыс. человек в год.

РЕЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ

Для продолжения развития скоростных пассажирских перевозок участникам скоростного судоходства предстоит решить много задач. В частности, необходимо:

- объединить разрозненные маршруты, выполняемые разными компаниями без согласования графиков и расписания друг с другом, в единую маршрутную сеть;
- сформировать единый подход к субсидированию расходов судоходных компаний, выполняющих скоростные пассажирские перевозки;
- определить конкурентную цену билетов на скоростных линиях, чтобы такие поездки стоили не дороже, чем на автомобильном и железнодорожном транспорте на схожих маршрутах;
- проработать мультимодальные пассажирские перевозки с участием скоростных речных магистралей.

Эти и другие задачи организационно-экономического, технического и технологического плана будут решены в рамках федерального проекта «Речные магистрали», который на первом этапе свяжет маршрутами общей протяженностью 675 км три региона — Нижегородскую область, Татарстан и Чувашскую Республику. Поэтапная реализация проекта в России началась с 2024 года.

Для выработки единой политики управления проектом создана специальная комиссия при Минтрансе, в состав которой входят представители самого министерства, а также Росморречфлота, Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ), Нижегородской области, Татарстана и Чувашской Республики, перевозчиков и верфей. Комиссию возглавил министр транспорта России Виталий Савельев.

Бизнес-план проекта, включающий строительство скоростных судов, создание необходимой инфраструктуры (в том числе причалов) и системы продажи электронных билетов, находится в разработке. Предполагается использовать меры государственной поддержки: налоговые льготы для бизнеса, субсидии на операционные и капитальные расходы, в том числе лизинг.

В выигрыше от реализации проекта будут жители всех трех регионов и экономика страны в целом. Прежде всего повысится транспортная доступность для населения: при развитии мультимодальных пассажирских перевозок можно будет без пробок, быстро и с комфортом перемещаться между регионами, пересаживаясь с автомобильного или железнодорожного транспорта на речной маршрут. Одновременно удастся разгрузить автомобильные и железные дороги в часы пик, выходные и праздничные дни. Также это будет способствовать созданию туристических направлений, так как станут доступны новые локации на берегах Волги, куда не проложены скоростные автодороги и нет железнодорожных путей.

Будут создаваться новые рабочие места. Помимо этого, в связи с необходимостью постройки новых СПК увеличится загрузка верфей и смежных отраслей промышленности (металлургия, электроника и др.). Так, в настоящее время на скоростных маршрутах трех регионов работают 11 СПК трех судоходных компаний (ООО «Водолет», АО «Чебоксарский речной порт», АО «Флот РТ»). Только на первом этапе реализации проекта для выполнения регулярных межрегиональных скоростных пассажирских перевозок требуется еще 20 новых СПК. Два судна уже строятся, их поставка ожидается. Будет заказано строительство еще 18 СПК, в числе которых — по четыре «Метеор 120Р» и «Метеор 2020» и 10 «Валдай 45Р».

Дмитрий Коршунов, к. э. н., ВГУВТ

№ 3
15 МАРТА 2024
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЛЕДОВАЯ БУКСИРОВКА

ПОД СЕМЬЮ МОСТАМИ ПО ТОРОСАМ И СМОРОЗИ

В проводке баржи с оборудованием для АЭС «Аккую» в порт «Бронка» участвовало 5 судов.

В операции по проводке судна с оборудованием для турецкой АЭС «Аккую» по маршруту Усть-Славянка — порт «Бронка» (Санкт-Петербург), помимо грузовой баржи «Белуга 2», было задействовано 5 судов. Уникальность морской операции связана с тем, что подобный метод буксировки несамоходных барж, как правило, не используется в ледовых условиях, а ледовые проводки не осуществлялись в акватории Невы со времен Советского Союза.

С просьбой оказания помощи в разработке проекта к АО «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота» (АО «ЦНИИМФ») обратилась госкорпорация «Росатом». В состав разработанной институтом документации вошли проект погрузки, проект размещения и крепления, проект буксировки, план управления рисками. Заказчиком работы выступило ООО «Курсар Проект Логистик», являющееся генеральным подрядчиком транспортировки двух горизонтальных сепараторов-пароперегревателей.

Для подготовки баржи к погрузке оборудования была выполнена очистка акватории от битого льда, произведена разметка размещения грузов, смонтированы опоры на палубе и аппарель на корме баржи, произведена балластировка баржи до состояния, определенного в проекте. Затем началась погрузка на баржу накатным способом двух СПП.

После соединения баржи с головным и толкающим буксирами началось движение каравана по маршруту. Задействованные в операции суда, согласно проекту, в зависимости от погодных и ледовых условий, могли выполнять различные функции и менять свои места в караване.

После прохождения всех семи разведенных мостов караван проследовал по Финскому заливу до многофункционального морского перегрузочного комплекса (ММПК)«Бронка» в Большом порту Санкт-Петербург, где оба СПП были выгружены на берег с помощью портовых кранов.

Выполненная буксировка относится к морской операции высокой степени сложности ввиду слабой изученности ледовой обстановки. В период ее проведения в Санкт-Петербурге отмечалась нестабильность погодных условий: перепады температуры и резкое изменение направления и силы ветра и, как следствие, изменчивость ледовых условий, что вносило дополнительные неопределенности при разработке проектной документации и создавало дополнительные риски при реализации проекта. Ледовый покров, крайне неравномерный по сплоченности и толщине по всему руслу Невы, представляет собой сморози битого и мелкобитого льда с разной степенью торосистости.

Трудность также могла вызывать шуга, которую несет река подо льдом. Толщина слоя шуги в некоторых местах может практически полностью перекрывать русло реки, образуя уплотнения (зажоры). При этом главным ограничением было отсутствие какого-либо существенного запаса по времени ввиду невозможности разведения мостов за пределами графика. Несмотря на это, проект был разработан специалистами института в короткий срок, менее 2 недель.

Добавим, что в операции по проводке несамоходной баржи участвовали ледоколы ФГУП «Росморпорт» «Капитан Косолапов» и «Капитан М. Измайлов». «Капитан Косолапов» выполнил буксировку объекта, «Капитан Измайлов» — ледокольную проводку при вспомогательном обеспечении ледокола «Невская застава».

Проводка подобной сложности, осуществленная зимой в тяжелых погодных условиях, является беспрецедентной. Операция выполнена ледоколами предприятия в кратчайшие сроки без происшествий, подчеркнули в Росморпорте.

Фото с сайта АО «ЦНИИМФ»

Реклама

WWW.MWSHIP.RU

Перевозки всех типов негабаритных и инертных грузов:

- Промышленное оборудование
- Нефтяное оборудование
- Части буровых платформ
- Лопасти ветрогенераторов
- Модули строящихся заводов
- Трубошпунт, габионы
- Щебень
- Другие негабаритные конструкции

МОРВЕННА В TELEGRAM
t.me/mwship

ИНФРАСТРУКТУРА

КОМПЛЕКСНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ГИДРОУЗЛА

На гидроузле № 2 Канала им. Москвы восстанавливают бетонные стены.

В рамках комплексной реконструкции гидроузла № 2 ФГБУ «Канал имени Москвы» выполнено устройство временных инженерных сетей электроснабжения, завершено устройство ростверка для анкерных тяг, ведется инъектирование разрушенного глубинного слоя бетона и восстановление разрушенных поверхностных слоев бетонных стен.

Реконструкция гидроузла № 2 необходима для обеспечения безопасной эксплуатации стен камеры шлюза с достаточной (требуемой) несущей способностью по прочности и устойчивости стен. Для пропуска судов необходимо предотвратить разрушение глубинных слоев бетона стены и уменьшить фильтрационное воздействие грунтовых вод на стены камеры шлюза.

В рамках реализации проекта проводятся ремонтные работы по восстановлению разрушенных поверхностных слоев бетона стен камеры шлюза. Будет восстановлена целостность и прочность стен камеры шлюза в зоне разрушенного глубинного слоя бетона методом сплошного инъектирования. Восточную стену шлюза усилят грунтовыми анкерами, восстановят засыпки и дорогу вдоль стены. Также будет обновлена контрольно-измерительная аппаратура (пьезометры, щелемеры, плановые знаки), которая показывает уровень подземных вод и позволяет определить, какие нагрузки и деформации испытывает гидротехническое сооружение.

Реконструкция гидроузла позволит повысить уровень безопасности судоходного гидротехнического сооружения.

Как сообщал «Водный транспорт», Главгосэкспертиза России в конце 2023 года одобрила проектную документацию и результаты инженерных изысканий проекта реконструкции гидроузла № 2 Канала имени Москвы. Работы включены в федеральный проект «Внутренние водные пути».

Стоп-кадр видео из Telegram-канала «Ространсмодернизации»

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

УКРЕПЯТ ДНО, ОБНОВЯТ ГРАНИТНЫЕ ПЛИТЫ

Капитальный ремонт на причале Пресненской набережной завершат за четыре месяца.

Причал на Пресненской набережной в Москве капитально отремонтируют. Об этом сообщил официальный сайт мэра Москвы со ссылкой на председателя столичного комитета по ценовой политике в строительстве и государственной экспертизе проектов (Москомэкспертиза) Ивана Щербакова.

Специалисты заменят гранитные плиты на площадках и ступенях, облицуют стены, а также установят перильные ограждения с поручнями.

«Согласно утвержденным проектным решениям предусматривается замена гранитных плит на площадках и ступенях лестничных сходов на новые, а также облицовки стен. Помимо этого, будут установлены перильные ограждения с поручнями на лестничных сходах. Дополнительно специалисты обновят швартовые тумбы. Отдельным направлением работ станет замена укрепления дна вдоль причала, для чего будет применен плавучий кран грузоподъемностью пять тонн», — рассказал Иван Щербаков.

Длина сооружения составляет более 190 метров, в его составе лестничные сходы и пандус для спуска с набережной на причал. Ремонт выполнят в том числе и в подсобных помещениях. Планируется, что все работы займут чуть более 4 месяцев.

МАРШРУТЫ

Фото с сайта мэра и правительства Москвы

«ОБЖИТЬ» ВСЮ АКВАТОРИЮ

На Москве-реке к 2030 году по семи регулярным маршрутам будут курсировать 60 электросудов.

Число регулярных маршрутов водного транспорта на Москве-реке к 2030 году возрастет с текущих 2 до 7. Об этом в своем блоге сообщил мэр Москвы Сергей Собянин. «В 2023 году мы возродили регулярный речной транспорт на Москве-реке. К 2030 году число маршрутов речного транспорта планируем увеличить с 2 до 7. А число поездок — с 3,5 тыс. до 24,3 тыс. в сутки», — написал столичный мэр.

Он также отметил, что в Москве начнется обновление прогулочного речного флота с заменой дизельных судов на электрические.

Количество электросудов на маршрутах по Москве-реке также вырастет к 2030 году с нынешних 12 до 60 ед., количество причалов — до 67 ед.

Сейчас в столице работают 12 электросудов и эксплуатируются 12 причалов российского производства.

Как сообщал «Водный транспорт», на данный момент в Москве функционируют два регулярных маршрута речных судов: первый («Киевский — Сердце Столицы») открылся 20 июня 2023 года, второй («ЗИЛ — Печатники») — в конце сентября прошлого года. С момента запуска к середине февраля 2024 года поездки на двух регулярных речных маршрутах электросудов совершило более 450 тыс. пассажиров.

ПРИГОРОДЫ СТАНУТ БЛИЖЕ

По каналу имени Москвы в перспективе хотят запустить пригородные скоростные маршруты.

Столичные власти заявили о планах поэтапно запустить к 2030 году пригородные скоростные маршруты по Каналу имени Москвы. «В рамках задач транспортной программы… мы реализуем потенциал Канала имени Москвы как важной альтернативной транспортной артерии. В планах к 2030 году поэтапно запустить пригородные скоростные маршруты по Каналу имени Москвы. Они станут альтернативой автомобильному и ж/д транспорту», — говорится в сообщении дептранса столицы.

Проработка маршрутов и расписания ведется вместе с Центром цифровых высокоскоростных транспортных систем РУТ (МИИТ).

Добавим также, что пассажирские перевозки по внутренним водным путям (ВВП) Московского бассейна увеличились за 2023 год на 28,6%, по сравнению с предыдущим годом, и составили более 2,7 млн человек.

МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПЛАВГОСПИТАЛЬ ДЛЯ ЮГРЫ

«Порт Коломна» формирует корпус плавучей поликлиники для ХМАО.

Судостроительно-судоремонтное подразделение АО «Порт Коломна» осуществляет формирование корпуса плавучей поликлиники, строящейся для нужд Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) — Югры. На сегодняшний момент завершены работы по изготовлению и монтажу цилиндрической части корпуса, полностью изготовлены стенки и выгородки надстройки главной палубы, завершается изготовление кормовой оконечности, после чего будет произведен ее монтаж. Параллельно идет процесс подбора и приобретения необходимого оборудования.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», закладка киля теплохода медицинского назначения (плавучего госпиталя) проекта 132ПК состоялась на территории производственно-портового комплекса АО «Порт Коломна» в октябре 2023 года.

Основным видом деятельности АО «Порт Коломна» является грузоперевозка внутренним водным транспортом. В составе флота компании 110 судов. Порт имеет собственное судостроительно-судоремонтное подразделение. Его основа — слип, способный поднимать суда весом 2400 тонн и длиной 115 м. Производственные мощности позволяют выполнять полный комплекс работ по проектированию, строительству, ремонту и модернизации всех видов судов и плавучих сооружений, работающих в регионе.

Фото пресс-службы АО «Порт Коломна»

КОММУНАЛЬНЫЙ ФЛОТ

СЛУЖБА ВОДНОЙ ЧИСТОТЫ

Межнавигационный ремонт коммунального флота Москвы будет завершен в апреле.

Комплекс городского хозяйства Москвы приступил к подготовке коммунального флота к открытию навигации. «В составе комплекса городского хозяйства есть уникальная служба — коммунальный флот, который отвечает за поддержание чистоты в Москве-реке и судоходной части Яузы. В него входят буксирные теплоходы, катера, плавучие краны, мусоросборщики и другие суда. С открытием навигации они в ежедневном режиме занимаются сбором мусора с водной поверхности, ликвидируют загрязнения, убирают иловый осадок», — рассказал заместитель мэра Москвы Петр Бирюков.

В межнавигационный период выполняются следующие работы: тщательная проверка технического состояния судов и, при необходимости, ремонт и замена двигателей, наладка движительных и рулевых систем, замена жидкости и расходных материалов, проверка насосного оборудования. В данный период будет проведен капитальный ремонт главных дизель-генераторных установок на двух плавучих кранах и ремонт обшивки корпусов на четырех несамоходных шаландах.

На заключительном этапе будут организованы ходовые испытания всех судов, чтобы оценить их готовность к открытию речной навигации. Все работы по межнавигационному ремонту ведутся в соответствии с графиком и завершатся в апреле.

№ 3
15 МАРТА 2024
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

Стоп-кадр видео из Telegram-канала ФКУ «Ространсмодернизация»

ЗАПУСТЯТ С НАЧАЛОМ НАВИГАЦИИ

Реконструкция Николаевского гидроузла и шлюза № 13 должна завершиться к 1 апреля.

Реконструкция Николаевского гидроузла и шлюза № 13 на Волго-Донском судоходном канале (ВДСК) перешла в завершающую стадию. На Николаевском гидроузле идет установка анкеров, упоров и закладных частей ворот нижней и верхней голов шлюза, ведется монтаж консольных опор. Строители приступили к монтажу ведомых дисков затвора ворот.

На шлюзе № 13 продолжается монтаж вереяльных колонн, которые служат осью для поворотного колеса шлюзовых ворот.

Николаевский гидроузел и шлюз № 13 входят в Волго-Донской судоходный канал протяженностью 101 км. По каналу ежегодно проходит около 6 тыс. судов, перевозится около 9 млн тонн грузов.

Реконструкция Николаевского гидроузла и шлюза № 13 ведется в рамках федерального проекта «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта». Работы предполагают установку новых двустворчатых ворот и гальсбантных устройств, модернизацию путей и опорно-ходовых узлов подъемно-опускных ворот и насосного оборудования. Обновление объектов позволит обеспечить надежность и безопасность работы гидротехнических сооружений и бесперебойную навигацию судов.

Как передавало «Российское судоходство», Николаевский гидроузел был выведен из эксплуатации для ремонта 8 декабря 2023 года, из-за чего был остановлен пропуск транзитного флота в направлении реки Волги. Ремонтные работы должны завершиться к 1 апреля 2024 года, когда официально стартует навигация.

ГДЕ ПРИЧАЛИТЬ НА ДОНУ?

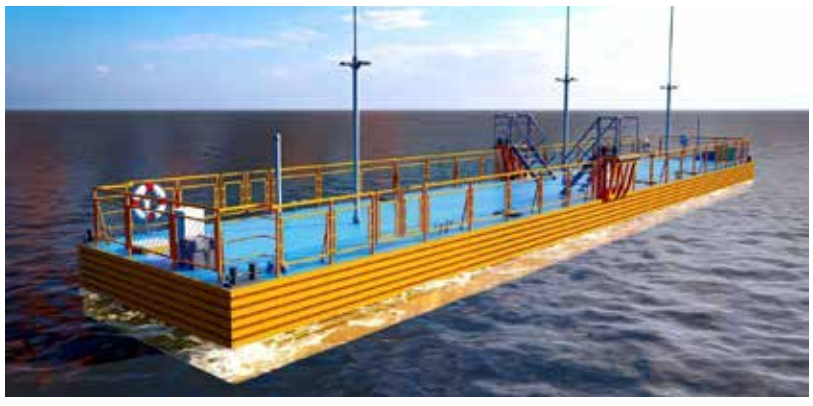

Рис. с сайта РЦПКБ «Стапель»

В Ростовской области появится 10 плавучих причалов.

Для развития водных перевозок в Ростовской области предстоит смонтировать 10 плавучих причалов. Об этом в своем Telegram-канале написал губернатор региона Василий Голубев, уточнив, что работы будут вестись поэтапно.

Ранее сообщалось, что Ростовское центральное проектно-конструкторское бюро «Стапель» завершило разработку проекта плавучего причала RDB74.02, предназначенного для швартовки пассажирских судов, в том числе на подводных крыльях типа «Валдай 45Р» и «Метеор 120Р».

Проект согласован с ФАУ «Российское классификационное общество» и передан заказчику — АО «Судоходная компания «Дон». На причале предусмотрены три посадочные зоны с каждого борта.

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ НА УДАЛЕННОСТЬ ОТ БЕРЕГА

Общее число судов Астраханского филиала Росморпорта увеличилось до 43 единиц.

Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт» приобрел два буксира проекта 1439 — «Магомед Гаджиев» и «Петр Негодов». Таким образом, общее число судов Астраханского филиала увеличилось до 43 судов, в том числе буксирный флот — до 5 судов.

Буксиры будут использоваться Астраханским филиалом для выполнения работ по завозке рабочих якорей земснарядов, буксирному обеспечению швартовных операций судов дноуглубительного флота в акватории морских портов Астрахань, Оля и на Волго-Каспийском морском судоходном канале.

Буксиры представляют собой стальные однопалубные суда с двумя винторулевыми колонками, со срединным расположением машинного отделения и смещенной в нос двухъярусной надстройкой с ходовым мостиком.

У данных буксиров отсутствуют ограничения на удаленность от берега, что позволит выполнять работы по буксировке и завозке якорей земснарядов до 188 км Волго-Каспийского морского судоходного канала, так как основная

Фото с сайта Росморпорта

часть дноуглубительных работ проходит именно в морской части канала. Буксиры имеют осадку 3 м, что дает им возможность безопасно выполнять поставленные задачи на участках проведения дноуглубительных работ. Каждый буксир оснащен краном-манипулятором грузоподъемностью 10 т, что позволит судам в осенний и весенний периоды навигации участвовать в работах по снятию и установке на штатные места средств навигационного обеспечения в акваториях морских портов Астрахань и Оля.

Буксиры «Магомед Гаджиев» и «Петр Негодов» построены в 2018 году. Буксир «Магомед Гаджиев» назван в честь советского моряка-подводника, командира 1-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота в 1941–1942 гг., удостоенного звания Герой Советского Союза в 1942 году (посмертно).

Буксир «Петр Негодов» назван в честь бывшего работника морского транспорта, которому присвоено почетное звание «Ветеран Каспия», награжденного многочисленными государственными и ведомственными наградами, участника Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., проработавшего 57 лет на морских предприятиях Каспийского бассейна.

САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА СОЛОВЕЦКИЕ ОСТРОВА, В УФУ И МУРОМ

Круизный теплоход «Принцесса Анабелла» в нынешнюю навигацию будет ходить по Оке и Белой.

Теплоход «Принцесса Анабелла» в навигацию 2024 года пополнит круизный флот Самарской области. «Техническая особенность судна позволяет ему осуществлять круизы по малым рекам России — Ока и Белая. В навигацию 2024 года запланированы уникальные круизы в Уфу, Муром, Павлово, на Соловецкие острова», — сообщает пресс-служба правительства области.

«Принцесса Анабелла» — трехпалубный теплоход, построенный в 1973 году в Голландии и являющийся единственным в России представителем проекта 463-П. Изначально судно представляло собой плавучий госпиталь. Ранее теплоход принадлежал компании «Донинтурфлот», базирующейся в Ростове-на-Дону.

По итогам прошлого года туристский поток в Самарской области составил свыше 3 млн человек. С целью развития инфраструктуры в регионе реализуется государственная поддержка общественных и предпринимательских инициатив. Так, в 2023 году Самарская область стала одним из пяти субъектов РФ по размеру суммы финансирования из федерального бюджета. Отдельное внимание было уделено городу Сызрани, куда впервые за 15 лет зашел круизный теплоход со 160 туристами на борту.

САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

С ПУТЕЙ СУХОПУТНЫХ НА СУДОХОДНЫЕ

В Саратовской области прорабатывают альтернативные маршруты вывоза зерна по Волге.

Власти Саратовской области разработают варианты альтернативных маршрутов вывоза производимой в регионе продукции агропромышленного комплекса, в том числе рассмотрят возможность перевозки зерна по реке Волге судами с низкой осадкой. Соответствующий вопрос обсуждался в областном министерстве сельского хозяйства.

«Учитывая непростую ситуацию, сложившуюся на внутреннем рынке зерна, главой региона Романом Бусаргиным была поставлена задача искать альтернативные рынки сбыта и, поскольку Саратовская область расположена на берегах Волги, обратить внимание на водную транспортную артерию», — приводятся слова заместителя председателя правительства области — министра сельского хозяйства Романа Ковальского.

В течение последних двух лет регион показывал рекордную урожайность зерновых культур, что увеличило нагрузку на железную дорогу: только в 2023 году объемы отгрузки зерна и продуктов его переработки железнодорожным транспортом выросли вдвое.

«Транспортировка сельхозпродукции водными видами транспорта позволит существенно снизить нагрузку на железную дорогу и одновременно увеличить поставки продукции АПК за пределы региона, отгружать зерно не только в глубоководные порты юга России и в Астраханскую область, но и на север — в Ленинградскую область», — прокомментировал Роман Ковальский.

Для реализации поручения губернатора участникам совещания презентовали крупную судоходную компанию, которая имеет собственный флот и осуществляет транспортировку грузов, в том числе сельскохозяйственной продукции, внутренними водными путями.

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

С ПОЧТЕНИЕМ К БАЙКАЛУ

В Иркутской области определяются с необходимым на Байкале количеством судов.

Места отстоя судов и причальные сооружения в акватории озера Байкал в Иркутской области планируется привести в нормативное состояние. Власти региона совместно с судоходными компаниями определили перспективное количество судов на озере Байкал, число существующих и планируемых мест отстоя, источники необходимого финансирования.

О развитии туризма на Байкале доложил губернатор Игорь Кобзев на заседании правительственной комиссии по вопросам охраны озера, которое прошло под председательством вице-премьера РФ Виктории Абрамченко.

«Существующие в настоящее время места отстоя судов будут приведены в нормативное состояние в рамках реализации мероприятий по реконструкции или строительству причальной инфраструктуры. Финансирование предполагается в рамках поддержки со стороны федерального центра, а также за счет средств инвесторов на условиях государственно-частного партнерства»,— сказал Игорь Кобзев.

Глава региона сообщил, что на территории Иркутской области расположено более 100 причальных сооружений, значительная часть находящихся в собственности РФ объектов требует капитального ремонта.

Как сообщал «Водный транспорт», в августе 2023 года президент РФ поручил проработать программу развития круизного туризма и пассажирского судоходства на Байкале. Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев обратился к нему с просьбой создать рабочую группу для решения этого вопроса.

На первом этапе в акватории озера Байкал в Иркутской области планируется обследовать и привести в нормативное состояние три причала: единый портовый комплекс «Порт Байкал», который включает причал, волнолом и береговое укрепление, причальный комплекс «Листвянка» с волноломом, причал «Рогатка» в заливе Лиственничный.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

АКТУАЛИЗАЦИЯ ЭЛЕКТРОННЫХ КАРТ

В администрации Двинско-Печорского бассейна готовят к вводу картографический центр.

Фото с сайта администрации Двинско-Печорского бассейна

Ввод бассейнового картографического центра, поставленного АО «Ситроникс КТ» (входит в Sitronics Group) для ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна внутренних водных путей», находится в завершающей стадии. В конце первого квартала 2024 года запланированы работы по настройке центра и начало его полноценной эксплуатации.

Перед навигацией 2024 года специалисты отдела пути и картографии администрации бассейна продолжают готовить корректурные материалы в бумажные карты и схемы расстановки средств навигационного оборудования.

«Обширный объем корректуры готовится в карты реки Печоры, где для улучшения ориентации судоводителей и повышения безопасности и качества судоходства запланировано весомое сгущение судоходной обстановки», — отмечают в учреждении. К марту-апрелю текущего года планируется завершить переиздание навигационных карт реки Мезень от деревни Смоленец до мыса Белый Нос и реки Печоры от города Вуктыл до селения Усть-Уса.

Всего по плану-графику обновления государственных электронных навигационных карт учреждение актуализировало и направило в ведомственный фонд пространственных данных ГЭНК, покрывающие 2770 км водных путей.

ФБУ «Администрация Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей» («Севводпуть») в 2022 году было реорганизовано в форме присоединения к нему ФБУ «Администрация Печорского бассейна внутренних водных путей». С 24 ноября 2022 года юридическое лицо имеет наименование ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна внутренних водных путей» и является правопреемником «Печораводпути». Общая протяженность внутренних водных путей, обслуживаемых учреждением после объединения, составляет 8,8 тыс. км.

ПОМОЧЬ БЛИЖНЕМУ С СУДОРЕМОНТОМ

В Архангельской РЭБ флота ремонтируют сухогрузы ЛОРП.

Зимний ремонт в Архангельской ремонтно-эксплуатационной базе флота проходят 72 судна, включая буксиры, сухогрузы, катера и баржи. Помимо архангельских судовладельцев компания обслуживает и суда Ленского объединенного речного пароходства. В этом году на слип подняты сухогрузы «Петр Анохин» и «Святитель Иннокентий», длиной 120 и 130 метров, соответственно. Это удалось сделать благодаря проведенной в прошлом году реконструкции гидротехнического сооружения и увеличению стапельных мест.

На судах «Петр Анохин» и «Святитель Иннокентий» предстоит провести полный технический осмотр, ремонт винторулевого комплекса, механизмов, электрооборудования, замену обшивки корпуса и покраску.

Всего на слипе Архангельской РЭБ флота в зимне-весенний период пройдут комплексный ремонт 18 судов.

АО «Архангельская РЭБ флота» — многопрофильное и одно из старейших предприятий в Архангельской области. Предприятие способно выполнять глубокую модернизацию судов с заменой двигателей и повышением класса, переоборудовать флот, строить буксиры, баржи различного типа и назначения. Слип Архангельской РЭБ флота принимает суда длиной до 130 м, шириной до 20 м и весом до 2500 тонн.

Фото с сайта Архангельской РЭБ флота

ЧУВАШИЯ

ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА В МАЛЫХ ГОРОДАХ

Строительство причальной инфраструктуры в Мариинском Посаде и Козловке в Чувашии оценивается в 1,5 млрд рублей.

На строительство причальной инфраструктуры в Мариинском Посаде и Козловке в рамках развития речного туризма требуется 1,5 млрд рублей. Об этом в своем Telegram-канале заявил заместитель председателя кабинета министров Чувашии Дмитрий Краснов по итогам встречи с делегацией Минэкономразвития России.

«Подняли вопрос строительства причальной инфраструктуры в Мариинском Посаде и Козловке. Это очень нужно для развития туризма в наших малых городах в рамках национального турмаршрута «Великий Волжский путь». Проектно-сметная документация готова, прошла госэкспертизу. На строительство требуется порядка 1,5 млрд рублей. Также в планах — создание заправок для маломерных судов. Надеемся на федеральную поддержку, вопрос взят в проработку»,— сказал Дмитрий Краснов.

Он также напомнил о том, что запланированы новые маршруты из Чебоксар в Юрино, Козьмодемьянск, Нижний Новгород, а также маршруты на «Метеоре» из Нижнего Новгорода в Казань с заездом в Чебоксары, что увеличит количество речных туристов в несколько раз.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», Чебоксарский речной порт планирует принять миллион туристов в 2024 году.

Проект «Великий Волжский путь» предусматривает покрытие пассажирскими перевозками всех регионов, которые находятся на Волге.

ЖДУТ МИЛЛИОН ПАССАЖИРОВ

Фото из Telegram-канала главы Чувашии

Чебоксарский речпорт может одновременно принимать до 6 круизных судов.

Чебоксарский речной порт планирует принять миллион туристов в 2024 году. Об этом в своем Telegram-канале сообщил глава Чувашской Республики Олег Николаев по итогам встречи с главой Минэкономразвития Максимом Геннадьевичем Решетниковым.

«В 2024 году Чебоксарский речной порт планирует принять миллион туристов. Причальная стенка речпорта протяженностью 426 м позволяет одновременно принимать 6 круизных судов. В 2021 году мы получили три «Валдая», они курсируют в Казань и Свияжск. Запланированы новые направления — Юрино, Козьмодемьянск, Нижний Новгород. Также планируется запуск «Метеора» по маршруту Нижний Новгород — Казань с заездом в Чебоксары. В планах —расширение причальной зоны»,— сказал Олег Николаев.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», за сезон 2023 года в Чебоксарский речной порт совершено 655 судозаходов туристических теплоходов, на них прибыло почти 89,8 тыс. пассажиров, в среднем 137 пассажиров на одном теплоходе.

Пассажирские перевозки на межрегиональных речных маршрутах в Чувашии в навигацию 2023 года увеличились на 18%, по сравнению с предыдущим годом, и составили около 23 тыс. человек. При этом вырос турпоток с круизных теплоходов, но сократились перевозки пассажиров по внутренним маршрутам.

№ 3
15 МАРТА 2024
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

ПОЛОВИНА — ЦЕЛЕВИКАМ

Квота на целевое обучение по судостроительному направлению составит 50% бюджетных мест в бакалавриате.

На целевое обучение по ряду направлений и специальностей, в том числе судостроительным, в 2024 году выделено 50% бюджетных мест в бакалавриате, заявил премьер-министр Михаил Мишустин. Квоты приема на целевое обучение в вузах на текущий год утвердило правительство РФ.

«Половина бюджетных мест в бакалавриате достанется целевикам, которые будут обучаться по специальностям… «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры», — приводятся слова премьер-министра на сайте правительства.

Согласно подписанному распоряжению, квоты целевого обучения составили по направлениям: «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» — 50% в бакалавриате и 30% в магистратуре, «Управление водным транспортом и гидрографическое обеспечение судоходства» — 5% и 10%, соответственно; по специалитетам: «Проектирование и постройка кораблей, судов и объектов океанотехники» — 50%; «Проектирование, изготовление и ремонт энергетических установок и систем автоматизации кораблей и судов» — 60%; «Судовождение» — 5%.

Правительство РФ ежегодно на основе заявок от регионов определяет, сколько процентов от общего числа бюджетных мест по каждой специальности отводится для целевиков. Такие абитуриенты поступают в учебное заведение по направлениям будущих работодателей и учатся бесплатно. После получения диплома выпускник должен отработать не менее 3 лет в организации, которая его направила.

АПСРТ

ВЕРНУТЬСЯ К РАСПРЕДЕЛЕНИЮ

АПСРТ предложила перейти к трехуровневой системе подготовки специалистов.

В Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта призвали вернуться к распределению выпускников отраслевых вузов, обучавшихся на бюджетной основе. С таким предложением на съезде Союза транспортников России выступил глава АПСРТ Александр Зайцев. По его словам, выпускники должны отработать на речном транспорте хотя бы три года по аналогии с советским опытом.

Кроме того, в АПСРТ предложили вернуться к трехуровневой системе подготовки специалистов речного флота, в соответствии с которой абитуриенты программ рядового плавсостава принимались бы без экзаменов, а в дальнейшем при желании имели возможность продолжить обучение в колледже и отраслевом вузе.

«СОВКОМФЛОТ»

Фото из Telegram-канала «Совкомфлота»

К ЕДИНОМУ СТАНДАРТУ СОЦОБСЛУЖИВАНИЯ

«Совкомфлот» разрабатывает новую корпоративную политику социальной ответственности в отношении моряков.

Группа компаний «Совкомфлот» приступила к разработке и внедрению новой корпоративной политики социальной ответственности в отношении моряков. Решение принято на основании результатов исследования, проведенного среди членов экипажей судов.

Компания планирует привести к единому стандарту социальное обслуживание плавсостава и береговых подразделений. Первый этап программы рассчитан на 2024–2025 годы и будет включать следующие направления: сохранение и создание рабочих мест для стабильной долгосрочной работы плавсостава; достойная оплата труда; развитие и обучение членов экипажей через программы подготовки и повышения квалификации; финансовая поддержка моряков, попавших в тяжелые жизненные обстоятельства; социальное и дополнительное медицинское страхование работников плавсостава; корпоративная пенсионная программа.

Одной из первых мер стало повышение заработной платы с 1 января 2024 года по всем должностям плавсостава на всех типах судов ПАО «Совкомфлот». Для рядовых должностей это стало вторым повышением за последние полгода.

«Инициатива по формированию единого стандарта социального обеспечения для берега и флота нацелена на укрепление кадрового потенциала, который является важнейшим конкурентным преимуществом группы «Совкомфлот». В условиях глобального дефицита кадров во многих отраслях экономики дополнительные меры по социальной поддержке работников морских профессий остаются для «Совкомфлота» одним из ключевых приоритетов и важным фактором мотивации персонала», — отмечает компания.

ВГУВТ

О «ЦИФРЕ», НАУКЕ И ТРУДОУСТРОЙСТВЕ

Преимущество молодежи России — наличие в стране 19 транспортных вузов.

Фото: Валерии Белоглазовой, ВГУВТ

Заместитель министра транспорта Российской Федерации Дмитрий Баканов познакомился с цифровыми технологиями в учебном процессе и встретился со студентами и трудовым коллективом Волжского государственного университета водного транспорта. Целью визита стало знакомство с деятельностью университета и обсуждение перспектив дальнейшего трудоустройства выпускников.

На рабочем совещании в ректорате Дмитрий Баканов заслушал доклады по основным направлениям деятельности вуза: научные исследования, экономика и цифровизация, международное сотрудничество, молодежная политика. В присутствии министра транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области Павла Саватеева, начальника департамента по вопросам внутренней политики аппарата полномочного представителя президента Российской Федерации в Приволжском федеральном округе Петра Журавлева и заместителя главы администрации Нижнего Новгорода Леонида Стрельцова Дмитрий Баканов рассказал о новом совместном проекте Минтранса и Минцифры: с первого апреля заработает национальная цифровая транспортно-логистическая платформа. На первом этапе она будет реализована в виде контроля и мониторинга грузопотока в администрациях морских портов.

«Минтранс заинтересован, чтобы цифровые технологии максимально проникали во все сферы жизни людей, — отметил Дмитрий Баканов. — Мы должны выработать новые подходы к образовательному процессу, которые помогут молодым специалистам максимально быстро найти свое место в жизни после окончания вуза».

На встрече с трудовым коллективом ВГУВТ Дмитрий Баканов высоко оценил заслуги преподавателей высшей школы и среднего профессионального образования в достижениях транспортного комплекса.

«Эффективная работа выпускников вузов является залогом успешной работы отрасли», — сказал заместитель министра.

От имени министра транспорта РФ Виталия Савельева профессор кафедры водных путей и гидротехнических сооружений Игорь Липатов был награжден ведомственной медалью Петра Губонина за плодотворное сотрудничество и взаимодействие в области транспорта и строительства транспортной инфраструктуры. Благодарность министра транспорта получили доцент кафедры судовождения и безопасности судоходства Юрий Бажанкин, старший преподаватель кафедры физвоспитания Светлана Славутина, воспитатель отдела организационной и воспитательной работы НРУ им. И. П. Кулибина Светлана Борисова и начальник сектора профориентационной работы отдела приема абитуриентов и профориентации Наталья Весельникова.

Отвечая на вопросы сотрудников университета, Дмитрий Баканов коснулся вопросов цифрового развития отрасли и даже пообещал рекомендовать лучших студентов для трудоустройства в Минтранс России. Особенно он подчеркнул важность подготовки юристов и экономистов на транспорте, которые не позволят «выдавить» наших перевозчиков с мирового рынка.

На встрече со студентами и курсантами заместитель министра наградил лучших воспитанников Волжского университета: курсанта НРУ им. И. П. Кулибина Дениса

Фото Валерии Белоглазовой, ВГУВТ

Ягилева, курсантов института «Морская академия» Егора Силантьева и Даниила Грошкова и рассказал им о достижениях транспортного комплекса России, назвав главным преимуществом молодежи России перед другими странами наличие у нас в стране 19 транспортных вузов.

Завершилась встреча демонстрацией уникальных тренажеров виртуальной реальности для подготовки механиков, электромехаников и судоводителей «Винторулевая колонка», «Двигатель внутреннего сгорания», «Скоростное судно». Впервые публике был представлен VR-тренажер «Криминалистический полигон» для подготовки юристов в сфере водного транспорта.

Заместитель министра ознакомился с условиями учебы в ведущем транспортном вузе Поволжья и посетил курсантский обед, который нашел вполне сытным и вкусным. Напомним, что курсанты плавспециальностей обеспечиваются бесплатным питанием и обмундированием из средств федерального бюджета, что является действенной мерой господдержки будущих специалистов-транспортников.

Завершился визит экскурсией в Музей речного флота ВГУВТ.

Егор Гладышев

ФОРУМ

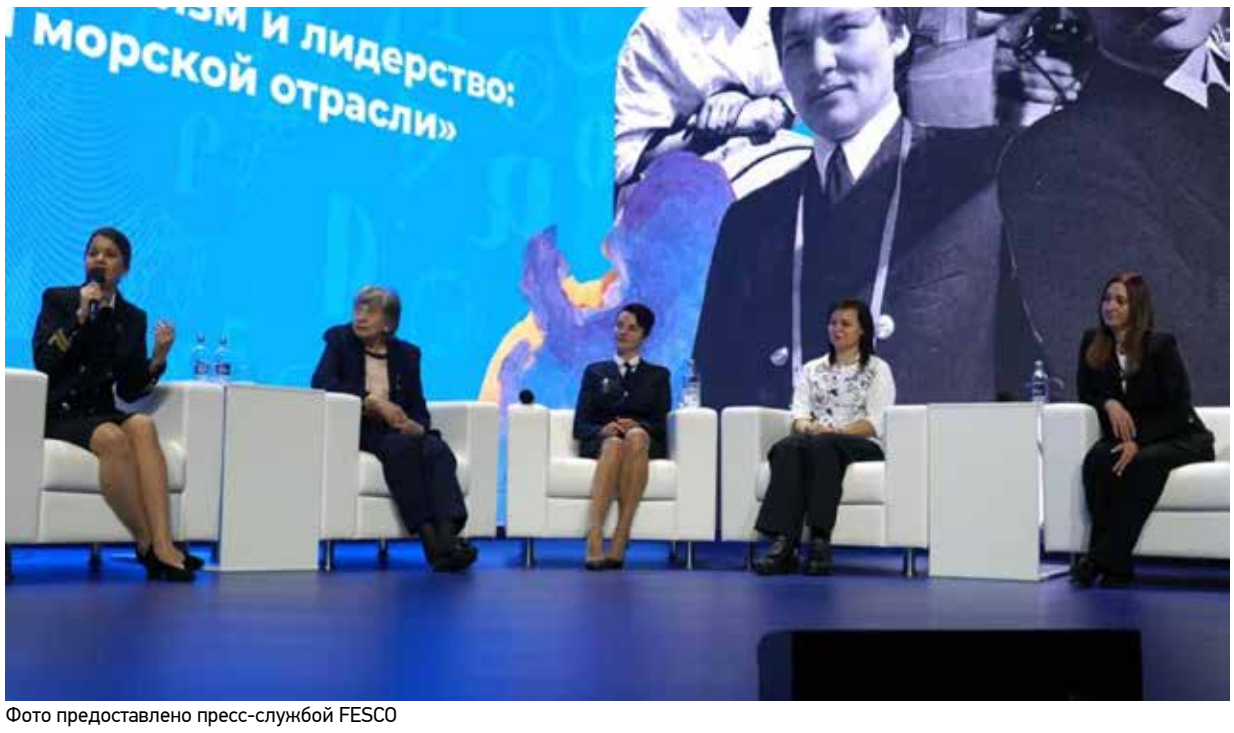

Фото предоставлено пресс-службой FESCO

ЛЕТЯЩИЕ ПО ВОЛНАМ

Легко ли женщине сделать успешную карьеру во флоте, чем она отличается от работы на суше и с какими трудностями и курьезами приходится сталкиваться в процессе? На площадке всероссийской выставки-форума «Россия» накануне женского праздника прошла публичная встреча «Профессионализм и лидерство: женщины морской отрасли». Она была организована в павильоне Росатома в рамках Евразийского женского форума Транспортной группой FESCO, Музеем морского флота при участии ФГУП «Атомфлот».

Немного из истории вопроса. В 1897 году Комитет министров Российской империи допустил женщин до работы в Морском министерстве. На тот момент речь шла только о «береговых» должностях — работе с документами и бухгалтерией. Новый документ, касающийся работы женщин на флоте, появился в период работы Временного правительства. Летом 1917 года была организована первая морская женская команда. После Октябрьской революции благодаря реформам образования женщины получили возможность осваивать новые профессии. Первой женщиной-капитаном дальнего плавания стала Анна Щетинина. В мемуарах она вспоминала, что на судоводительское отделение Владивостокского морского техникума ее зачислили только после беседы с начальником техникума, хотя формальных причин для отказа не было. В 1934 году она получила диплом капитана.

Слово тем, кто сегодня равняется на Анну Щетинину, — участницам встречи.

Оксана Спивак, сменный капитан буксира «Добрыня» компании «FESCO Портофлот»:

— Я всегда точно знала, что буду работать в море. Когда поступала учиться, то была не в курсе, что девушек берут на судовождение, и сдала документы на другой факультет. Утром в последний день приема документов я прибежала в комиссию и заново подала заявление. Затем сдала экзамен и только потом сообщила родителям — они были в шоке. Первые мои рейсы после учебы были по 11 месяцев без берега. Когда в первый раз попала на буксир, я буквально влюбилась. Буксир маленький, но мощный, живой, с душой. Он ставит огромные пароходы к причалам. Такой маленький помощник большого флота. У меня современный буксир ледового класса, замечательный экипаж, интересная работа. Любой моряк в душе всегда романтик. Если есть мечта — нужно к ней идти.

Евгения Николенко, капитан-механик:

— Будучи ребенком, я увидела человека, который пришел к нам в школу и рассказывал о профессии капитана. Я подошла к этому человеку и спросила: «А могу ли я?». Дедушка в форме ответил: «А давай попробуем!» Я прошла с ним все этапы обучения, включая академию. Начала работу во флоте обычным матросом. Экипаж встретил меня, конечно, шутками, но мне было все это интересно. И я дослужилась до капитана. Если есть у женщины цель, надо к ней стремиться. Я больна своей профессией и очень горжусь ей.

Нина Вдовина, второй помощник капитана атомного ледокола «Арктика»:

— После окончания колледжа я работала матросом и рулевым на речных пассажирских теплоходах. Но душа требовала моря, сердце мечтало об океанских просторах. Я поехала в Санкт-Петербург. Там во всех крюингах получила отказ. В половине мне с порога говорили — «женщин в море не берем», в другой — что я не курсант Макаровки и у меня нет высшего образования. Раз я родилась женщиной, тогда буду решать вторую проблему. И поступила в университет им. адмирала Макарова. На четвертом курсе попала на практику в «Атомфлот» и поняла, что работа в Арктике необычайно интересна и красива, хоть и трудна… Самое главное — найти свой экипаж, который будет тебя поддерживать, и свое судно. Я нашла свой ледокол.

Юлия Базелюк, старший тальман Владивостокского морского торгового порта (входит в Группу FESCO):

— Работа тальмана всегда проходит на улице, на ногах, и заключается в приемке и отправке грузов. Моя задача — обойти каждый контейнер, осмотреть на предмет повреждений. Не каждый выдерживает такую работу. И в снег, и в ветер, и пурга бывает. Мой рекорд — до 250 контейнеров в смену. Когда нужно быстро и качественно принять пароход, ставят меня. Часто дают стажеров. Стараюсь их скорее переводить к практической работе. Практика учит лучше всего. Бывает, что и убегают молодые. Причем девушки в этом плане более стойкие.

Ученик легендарной Анны Щетининой, капитан дальнего плавания, советник ЦС ВОИР Юрий Чашков предложил новую точку отсчета в истории покорения морских профессий женщинами: «Давайте с сегодняшнего дня считать, когда женщина станет капитаном атомного ледокола. На сегодняшний день их меньше, чем космонавтов. И среди них нет ни одной женщины, хотя в числе космонавтов — есть. Скоро это наверняка случится. Тем более что старшие помощники капитанов на атомных ледоколах уже есть».

Что для этого нужно женщинам и в целом флоту, рассказала инженер-конструктор Татьяна Алексеева, дочь советского кораблестроителя Ростислава Алексеева: «В водную стихию не приходят просто так. Это очень коварная вещь. Она может быть и штилевым спокойствием, и штормом. Надо во всех обстоятельствах выходить победителем. А наша конструкторская задача — обеспечить надежным, хорошим транспортом, чтобы он не подводил в самых сложных условиях и всегда был женщинам в море большим помощником».

КРУГЛЫЙ СТОЛ

ИЩИТЕ ЖЕНЩИНУ!

Число женщин во флоте и других морских профессиях не превышает 2%.

Процент женщин во флоте варьируется от 1,3 до 2%. Как передал корреспондент «Российского судоходства», об этом сообщил председатель Российского профсоюза моряков (РПСМ) — член морской коллегии при правительстве Российской Федерации Юрий Сухоруков в рамках круглого стола «Женщины в морской отрасли: реалии и перспективы», прошедшего в Санкт-Петербурге.

Мероприятие было организовано РПСМ и привлекло внимание представителей морской отрасли, студентов, профессионалов и общественных деятелей.

«Сегодня женщин во флоте и вообще в морских профессиях мало. По данным международных организаций, их количество варьируется от 1,3 до 2%. В то же время нехватка офицеров-мужчин составляет 29 тыс. человек на 1 января 2024 г., а буквально через несколько лет эта нехватка будет составлять 50 тыс. человек», — отметил Юрий Сухоруков.

По оценке главы РПСМ, существует недостаток информации о том, что морская профессия предоставляет женщинам не только возможность самореализации, но и перспективы карьерного роста. «Эта информация мало популяризируется, считается, что эта профессия — мужская доминанта», — добавил он.

Профессор, доктор экономических наук, проректор по развитию образовательного комплекса ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Елена Лаврентьева дополнила обсуждение: «Я согласна с тенденцией, что девушки в морской специальности есть, но их недостаточно. По открытой статистике международной организации (ИМО), в сфере, связанной с рабочей силой в морской отрасли задействовано 29% женщин, должности среднего звена занимают 39%, в морском праве, страховании, маркетинге и рекламе — 50%, в офшорном секторе — 4%, в сфере, связанной с бункеровкой, морской геодезией, судостроением, — 15%, в поисково-спасательных подразделениях — примерно 10%. Во флоте все говорят о двух процентах женщин, следовательно возникает вопрос, почему именно 2%, когда динамика есть. Многие действующие судоводители говорят, что на Балтике женщины — не редкость, особенно суда из Польши этим отличаются».

Говоря о текущем положении дел в ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова, Елена Лаврентьева рассказала, что сейчас в морской академии обучается 2144 человека, из них 5,8% — это девушки. «На судомеханическом факультете обучаются 3 женщины, на электромеханическом — 16, радистов-девушек у нас — половина курса», — отметила она.

Курсанты и выпускницы морских вузов в ходе круглого стола поделились впечатлениями о мореходной практике и работе на судах, особо отмечая положительные взаимоотношения с действующими экипажами.

Участники круглого стола обратили внимание на необходимость привлечения женщин к морским профессиям, популяризации отличных возможностей и перспектив в этой области, а также устранения стереотипов, считающих эту сферу исключительно мужской.

Сабрина Мукфи

Фото автора

СТАТИСТИКА

ХОТЯТ В СУДОСТРОИТЕЛИ

Каждая шестая женщина в России хотела бы работать в судостроении.

Каждая шестая женщина в России хотела бы работать в судостроении. Об этом свидетельствуют результаты опроса, которые Минпромторг провел в павильоне «Сделано нами» на ВДНХ среди 600 посетительниц выставки.

В топ-3 привлекательных отраслей вошли: химическая промышленность и фармацевтика — 26% опрошенных; авиация — 24%; судостроение — 16%.

Как сообщал «Водный транспорт», по количеству открытых вакансий можно судить об остром дефиците кадров в судостроении. Так, российские работодатели, связанные с судостроительной отраслью, разместили на ресурсе HeadHunter более 22,5 тыс. вакансий в 2023 году, что на 23% превышает показатели 2022 года. Кадровый голод также испытывают морские порты и судоходные компании.

№ 3
15 МАРТА 2024
При поддержке ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова
Отраслевая газета ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ЮБИЛЕЙ

НАЧАЛО ВСЕХ НАЧАЛ

В Макаровке отметили 80-ю годовщину создания мореходных и высших мореходных училищ в стране.

Фото ГУМРФ

В знаменательный день в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, колледже и филиалах прошли мероприятия, посвященные 80-й годовщине создания мореходных и высших мореходных училищ в стране.

Ректор Макаровки Сергей Барышников в поздравлении коллективу вуза отметил: «Макаровцы были востребованы и в советские, и в постсоветские времена, пользуются спросом на рынке труда и сегодня. Среди выпускников Макаровки — выдающиеся капитаны, ученые, государственные деятели, Герои Советского Союза, Герои Социалистического труда, Герои России. Молодому поколению есть с кого брать пример в учебе и жизни. Они достойно продолжают традиции старших поколений русских моряков: получают профессиональные знания, мотивированы в дальнейшем развитии морской отрасли, готовы к работе на судах».

В Морском центре общеинженерного образования Института «Морская академия» поздравил курсантов с юбилейной датой директор Морского центра Олег Кольцов. Об истории морского образования в стране рассказал директор центра патриотического воспитания Александр Коваленко, который напомнил участникам о том, что, несмотря на продолжавшуюся Великую Отечественную войну, советское руководство продумывало систему подготовки кадров, которым после войны предстояло поднимать морской и речной флот.

В праздничный день впервые 84 курсанта 2-го курса судоводительской специальности получили свидетельства об освоении программы профессионального обучения по профессии «Матрос». Обучающихся поздравили первый проректор университета Владимир Каретников и директор Института «Морская академия» Владимир Соколов.

На торжественном построении факультета навигации и связи Института «Морская академия» с юбилейной датой курсантов и преподавателей поздравил декан факультета Алексей Бойков. Он вручил благодарности отличившимся курсантам. Заместитель декана по организационно-воспитательной работе Александр Коноплев рассказал о вехах становления морских учебных заведений в стране.

Начальник курса Андрей Комогоров рассказал курсантам факультета судовой энергетики Института «Морская академия» об истории учебного городка, в котором до войны располагался Ленинградский морской техникум, реорганизованный одним из первых в 1944 году в ЛВМУ.

На факультете в честь 80-летия организации мореходных и высших мореходных училищ прошли спортивные мероприятия для старшекурсников-судомехаников и электромехаников.

В колледже ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова 5 марта началось с церемонии поднятия государственного флага и исполнения гимна Российской Федерации. Затем состоялся круглый стол «Вековые традиции мореходного образования: история и современность».

80 лет назад, 5 марта 1944 г., вышло Постановление ГКО СССР «О мероприятиях по подготовке командных кадров морского флота», а двумя годами позднее, 21 февраля 1946 г., в развитие документа вышел приказ наркома Морского флота СССР «Об установлении 5 марта днем ежегодного празднования организации мореходных и высших мореходных училищ».

День мореходных и высших мореходных училищ — краеугольная дата для ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. В соответствии с распоряжением Совета Народных Комиссаров СССР (май 1944) и Приказом Всесоюзного Комитета по делам высшей школы при СНК СССР (апрель 1944) Ленинградский морской техникум был реорганизован в Ленинградское высшее мореходное училище (ЛВМУ), которое по принципу училища закрытого типа готовило штурманов дальнего плавания, инженеров-судомехаников, инженеров-электромехаников, радиоинженеров.

В марте 1949 года вышло Постановление Совета Министров СССР «Об ознаменовании 50-летия работы ледокола «Ермак»: «В связи с 50-летием работы первого русского ледокола «Ермак» присвоить Высшему арктическому морскому училищу имя Адмирала Макарова, по проекту и под руководством которого был построен ледокол».

Все это — история становления Макаровки.

ДАТА

НА МУРМАНЕ

Мурманскому филиалу Макаровки исполнилось 65 лет.

Фото с сайта ГУМРФ

В рамках программы, приуроченной к 65-летию со дня образования Мурманского филиала ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, делегация университета во главе с ректором Сергеем Барышниковым, проректором по работе с филиалами и международной деятельности Еленой Смягликовой, директором Института дополнительного профессионального образования Сергеем Айзиновым и директором Мурманского филиала Романом Рябченко посетила Мурманский арктический университет.

На переговорах стороны обсудили совместные пути в стратегическом проекте «Морские технологии в Арктике» и договорились о расширении взаимодействия между образовательными учреждениями в рамках Ассоциации «Национальный арктический научно-образовательный консорциум».

На борту первого атомного ледокола «Ленин» под председательством ректора ГУМРФ состоялось выездное совещание для руководящего состава филиалов университета и колледжа ГУМРФ по вопросам развития профессионального обучения и дополнительного профобразования. Директор Мурманского филиала представил «Технико-экономические предложения по созданию в филиалах типовых учебно-тренировочных центров подготовки членов экипажей судов» и познакомил присутствующих с результатами деятельности рабочей группы по данному вопросу в рамках исполнения решения Ученого совета университета. Содокладчиками выступили директор Беломорско-Онежского филиала Александр Васильев и директор Арктического морского института имени В. И. Воронина Руслан Пицаев. Руководители филиалов также обсудили вопросы совершенствования образовательной деятельности в области высшего и среднего профессионального образования.

В этот же день делегация ознакомилась с материально-техническим оснащением морского учебно-тренажерного центра Мурманского филиала, включая установленный в 2023 году при поддержке ФГУП «Атомфлот» навигационный тренажер.

Сергей Барышников, Елена Смягликова, Сергей Айзинов и Роман Рябченко посетили штаб морских операций ФГБУ «Главсевморпуть», где состоялась встреча с генеральным директором ФГУП «Атомфлот» Леонидом Ирлицей, на которой обсуждалась реализация дорожной карты по мероприятиям первой очереди создания Центра морских арктических компетенций.

Руководители филиалов провели дискуссию, в рамках которой обменялись мнениями по наиболее эффективным формам профориентационной работы со школьниками, а также обсудили текущие вопросы. Накануне начала приемной кампании дискуссия приобрела высокую актуальность.

Вечером состоялось торжественное праздничное мероприятие, посвященное 65-летию Мурманского филиала ГУМРФ. В числе почетных гостей были представители Мурманской областной думы, руководство города, руководители судоходных компаний, партнеры филиала и ветераны флота.

Поздравления в адрес филиала поступили от министра транспорта Российской Федерации Виталия Савельева, главы Мурманска Игоря Мораря, отметившего, что для города всегда была важна деятельность филиала. Сергей Барышников поздравил сотрудников Мурманского филиала и вручил им заслуженные награды.

За вклад в развитие морского транспортного образования на территории Мурманской области памятной медалью «85 лет Мурманской области» награждены С. Барышников, Е. Смягликова, С. Айзинов. Благодарственные письма Мурманской областной думы вручены директору филиала Роману Рябченко, заместителю директора по общим вопросам Андрею Титову, менеджеру морского учебно-тренажерного центра Алене Морозовой.

Датой основания Мурманского филиала ГУМРФ считается 27 ноября 1958 года, когда распоряжением Управления учебных заведений Минморфлота СССР в Мурманске создано обособленное структурное подразделение.

13 сентября 2012 года на основании распоряжения Федерального агентства морского и речного транспорта образован Мурманский филиал ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова».

С 2015 года Мурманский филиал ГУМРФ реализует на своей базе только программы дополнительного профессионального образования. Входящий в состав филиала морской учебно-тренажерный центр осуществляет подготовку по 96 программам дополнительного профессионального образования для специалистов морского, ледокольного и рыбопромыслового флотов, в том числе по полному спектру программ подготовки в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

Ежегодно на базе Мурманского филиала проходят обучение свыше 5000 человек.

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: Ксения Пектеева, Кристина Ткачева, Александра Девяткина. Отпечатано в типографии ООО «Типография-Лесник». Тираж 3000 экземпляров. При перепечатке ссылка на газету «Водный транспорт» обязательна.
РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА