



Отраслевая газета

# ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№4

15 АПРЕЛЯ  
2022

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



**КУРС — ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ**

СТР. 4

**ВОЛХОВ УГЛУБЛЯТ**

СТР. 6



**РЫНКИ ЗАКРЫВАЮТСЯ, ДА ЗДРАВСТВУЮТ НОВЫЕ!**

СТР. 8

**ОБЪЕМЫ СОХРАНЯЮТСЯ**

СТР. 10

ЗАКОН РФ

## ОБЕСПЕЧИТЬ УСТОЙЧИВОСТЬ

Утвержден закон, направленный на обеспечение устойчивого функционирования транспортного комплекса в условиях санкций.

Президент РФ Владимир Путин подписал Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», сообщается в материалах Кремля.

Закон направлен на обеспечение устойчивого функционирования транспортного комплекса и поддержку предпринимателей в условиях внешнего санкционного давления

В соответствии с законом, в частности, допускается многократное использование на территории Российской Федерации контейнеров, перевозимых на железнодо-



Фото с сайта Администрации Севморпути

## ГЛАВНАЯ ТРАССА — СЕВМОРПУТЬ

Минвостокразвития ожидает пятикратный рост грузооборота по СМП в течение следующих пяти лет.

Объем грузооборота по Северному морскому пути в ближайшие пять лет может вырасти в пять раз. Об этом, как сообщает пресс-служба Минвостокразвития России, рассказал глава министерства Алексей Чекунков.

Комитет Госдумы РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики

рассмотрел актуализированные редакции госпрограмм развития дальневосточных и арктических регионов.

«В течение следующих пяти лет еще в пять раз ожидаем увеличение грузооборота по СМП. Приоритет — мероприятия, направленные на развитие инвестиционных проектов, СМП, среди для жизни

людей, проживающих в Арктической зоне РФ», — сообщил глава Минвостокразвития.

Как сообщалось ранее, Правительство РФ запускает механизм субсидирования регулярных грузовых перевозок по Северному морскому пути. Постановление № 397 подписано 18 марта 2022 года.

Для российских грузоотправителей на перевозку грузов по Северному морскому пути будут установлены льготные тарифы,

которые будут субсидироваться из федерального бюджета. Речь идет о каботажных перевозках между портами Санкт-Петербург и Мурманск и регионами Дальнего Востока. Каждый год на эти цели будет выделяться по 560 млн руб.

Добавим также, объем грузопревозок по Северному морскому пути за январь — декабрь 2021 года составил 34,85 млн тонн, что на 5,7% превышает итоговый показатель 2020 года (32,97 млн тонн).

## ПО ГЛАВНОЙ АРКТИЧЕСКОЙ МАГИСТРАЛИ

Президент поручил утвердить сводный план развития СМП на период до 2035 года.

Президент России Владимир Путин поручил утвердить сводный план развития Северного морского пути на период до 2035 года, следует из стенограммы совещания по вопросам развития Арктики. В плане должен быть обозначен

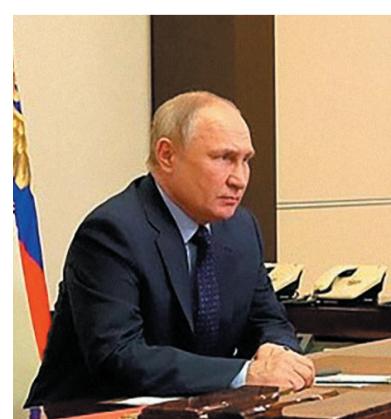


Фото с сайта Кремля

долгосрочный перспективный грузопоток по Северному морскому пути с конкретными инвестиционными проектами, обязательства грузоотправителей по объемам грузопотока, размеры и номенклатура необходимого ледокольного флота.

«Но не только ледокольного... нам нужно, конечно, думать и о тех судах, которые будут работать, за ледоколами будут ходить. Эти 132 судна, по-моему, которые я назвал, об этом тоже, конечно, нужно подумать уже сейчас. И от этого, от объема перевозок, будет зависеть и план по обновлению флота», — сказал президент.

Кроме того, в плане следует четко зафиксировать сроки и объемы поставок судов ледокольного флота, грузовых судов арктического

класса, а также комплектующего оборудования, которое необходимо для их строительства.

«С учетом этого — предусмотреть меры по модернизации и расширению производственных мощностей судостроительных предприятий. На ремонт тоже нужно отреагировать», — сказал Владимир Путин.

Также в сводном плане необходимо предусмотреть строительство и содержание аварийно-спасательного флота и комплексных аварийно-спасательных центров МЧС.

«По всем мероприятиям сводного плана должны быть определены объемы и источники финансирования, причем предметно, как говорится, с разбивкой по годам», — отметил президент.

# СУДОСТРОЕНИЮ — ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

Михаил Мишустин в отчете правительства в Госдуме заявил о поддержке судостроения.



Фото с сайта Правительства РФ

**П**редседатель Правительства РФ Михаил Мишустин, выступая в Государственной Думе с ежегодным отчетом правительства, заявил о поддержке судостроения, говорится в стенограмме, опубликованной на сайте правительства.

«Особое внимание мы продолжаем уделять поддержке отраслей, системно влияющих на экономику

в целом. К ним относятся одни из важнейших — авиа- и судостроение», — сказал он.

Говоря о судостроении, Михаил Мишустин отметил, что в прошлом году завершено строительство серийного атомного ледокола нового проекта, получившего имя «Сибирь». «На стапелях сейчас находятся еще три таких атомохода. Это основа будущего отечественного ледового флота. Они смогут круглый год обеспечивать движение по Северному морскому пути».

«Мы видим спрос бизнеса на эти маршруты, особенно в текущей ситуации. И последовательно решаем поставленную президентом задачу — нарастить грузопоток к 2024 году до 80 млн тонн», — подчеркнул председатель Правительства России.

## АВАНСИРОВАНИЕ УВЕЛИЧИЛИ

Авансиование госконтрактов, финансируемых из госбюджета, повышенено до 90% от цены.

**П**равительство РФ утвердило постановление о повышенном авансировании госконтрактов в 2022 году.

Так, компании, участвующие в госзакупках, смогут получать в 2022 году в качестве аванса до 90% от цены контракта.

Правило распространяется на госконтракты, финансируемые из федерального бюджета. Регионам рекомендовано применять аналогичные положения для контрактов, финансируемых из их бюджетов.

Ранее размер аванса по госконтрактам в основном ограничивался планкой в 30% от цены, зафиксированной в договоре. Постановление также уточняет условия

применения казначейского сопровождения при уплате авансовых платежей по госконтрактам. Такая процедура применяется, когда необходим дополнительный контроль за бюджетными средствами.

По новым правилам, выплаты авансовых платежей в размере от 50 до 90% будут проводиться с казначейским сопровождением, а авансовые платежи до 50% будут от него освобождены, то есть деньги будут сразу поступать на банковские счета организаций. Это ускорит проведение платежей по заключаемым контрактам, позволит бизнесу отказаться от промежуточных кредитов и не отвлекать из оборота собственные средства.

### МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ

## ПРОДЛИЛИ ДЕЙСТВИЕ

Продлены сроки действия квалификационных документов моряков.

**М**орская администрация РФ продлила действие принятых ранее экстренных мер в отношении квалификационных документов членов экипажей судов, срок действия которых истек или истекает до 30 июня 2022 года включительно.

Как сообщила пресс-служба Минтранса России, это делается в связи с текущей эпидемиологической ситуацией в мире, обусловленной распространением коронавирусной инфекции, а также для бесперебойного функционирования международного судоходства.

Если член экипажа, находящийся в рейсе, не имеет возможности продлить в установленном порядке свои квалификационные документы, срок их действия автоматически продлевается на три месяца.

В перечне документов, подпадающих под автоматическое

продление: профессиональные дипломы, выданные Морской администрацией РФ; подтверждения о признании дипломов, выданных иностранным государством; квалификационные свидетельства; подтверждения к дипломам для работы на танкерах (нефтяных, газовозах, химовозах); свидетельства о квалификации судовых поваров; другие квалификационные документы, требуемые в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками.

Внесение дополнительных отметок или выдача новых документов не требуется.

Ранее срок действия квалификационных документов членов экипажей судов продлевался 31 марта 2022 года.

### МИНТРАНС

## В КРУИЗ ПО ВВП

В навигацию-2022 сохранены ключевые туристические направления.

**К**лючевые туристические направления в рамках перевозок внутренним водным транспортом сохранены в 2022 году. Об этом, как говорится в сообщении Правительства РФ, заявил в ходе брифинга о готовности транспортного комплекса к пассажирским перевозкам летнего сезона 2022 года министр транспорта РФ Виталий Савельев. «В 2022 году сохранены ключевые туристические направления в рамках перевозок внутренним водным транспортом», — сказал руководитель министерства.

Он добавил, что судоходные компании организуют свои туры от 2 до 5 дней из Москвы до Углича, Твери, Ярославля и Рязани, из Самары — до Волгограда, Саратова, Нижнего Новгорода и Чебоксар, из Нижнего Новгорода — до Казани, Костромы и Плеса.

Виталий Савельев также отметил, что на Москве-реке начали тестировать новые российские электрические суда, которые в отличие от туристических теплоходов будут перевозить пассажиров круглогодично. Летом планируется запустить девять судов, которые

строются в Ленинградской области. Кроме того, готовятся к запуску перевозки на новом судне на подводных крыльях «Валдай» по маршруту Чебоксары — Казань. Всего на маршруте будут работать три таких судна.

В части морского транспорта в июне ожидается запуск перевозок скоростными судами «Комета» по маршруту Ялта — Севастополь. В июле стартуют черноморские круизы на теплоходе «Князь Владимира» по маршруту Сочи — Новороссийск — Ялта — Севастополь — Сочи.



Фото с сайта Минтранса России bscruses.ru

### ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

## ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ЭМНК

Гидрографическое предприятие готово заменить европейские ЭМНК отечественными.

ФГУП «Гидрографическое предприятие» (организация Госкорпорации «Росатом») в связи с приостановкой европейскими странами продаж и обновлений морских электронных навигационных карт, руководств и пособий для плавания готово организовать обеспечение российских мореплавателей отечественными ЭМНК.

В настоящее время Гидрографическое предприятие осуществляет создание, обновление и предоставление мореплавателям ЭМНК, в том числе высокой плотности (цифровых справочно-информационных наборов), на акваторию Северного морского пути.

Цифровые справочно-информационные наборы (ЦСИН) создаются на акватории, на которые официальные ЭМНК не обеспечивают необходимую для безопасного плавания и маневрирования судов подробность глубин и изобат, а производители не могут их оперативно корректировать. Предоставление ЭМНК и ЦСИН мореплавателям осуществляется в соответствии с требованиями стандартов Международной гидрографической организации.

В самое ближайшее время Гидрографическое предприятие планирует расширить объем предоставляемых услуг и обеспечить предоставление мореплавателям государственных ЭМНК Управления навигации и океанографии Минобороны России (УНиО МО) на морские зоны национальной юрисдикции Российской Федерации, расположенные в акваториях морей Северного Ледовитого и Тихого океанов, Балтийского, Черного, Азовского и Каспийского морей.

### СНО ДЛЯ СЕВМОРПУТИ

Гидрографическое предприятие планирует установить СНО на Енисее для возможности удаленного мониторинга.

ФГУП «Гидрографическое предприятие» заключило договор на поставку оборудования для создания опытной системы мониторинга работы средств навигационного обеспечения (СНО) на реке Енисей.

Планируется установить 18 комплектов оборудования для береговых знаков и 40 комплектов — для плавучих предсторегательных знаков (буев). При помощи этого оборудования специалисты предприятия смогут проводить удаленный мониторинг работы СНО: определять геолокацию и уровень заряда батарей, контролировать работу светодиодов. Это позволит оперативно выявлять и устранять неисправности в работе СНО.

«Для проведения опытной эксплуатации оборудования мы выбрали СНО, установленные на участке реки Енисей от мыса Сопочная Карга до Дудинского морского порта. Это один из самых оживленных участков судоходства на Севморпути — здесь ежегодно растет грузопоток, планируется реализация новых инфраструктурных проектов, поэтому крайне важно обеспечить бесперебойную работу СНО», — сказал главный инженер ФГУП «Гидрографическое предприятие» Андрей Олейников.

Опытная эксплуатация оборудования продолжится в течение года. Сбор данных будет организован следующим образом: собранная информация будет передаваться от буя к бью по радиоканалу, сводиться на береговых знаках, а затем по спутниковому каналу связи передаваться в петербургский офис Гидрографического предприятия.

Новое оборудование в рамках госконтракта будет установлено научно-производственным предприятием «Радар ммс». После окончания опытной эксплуатации будет рассмотрена возможность установки на оборудование дополнительных датчиков, которые позволят контролировать метеорологические, экологические, гидрологические и другие параметры участка акватории Севморпути.



РОСМОРПОРТ

# ИЗ ПАНДЕМИИ С РОСТОМ

Суммарная выручка ФГУП «Росморпорт» в прошлом году выросла до 34,4 млрд руб.

ФГУП «Росморпорт» подвело итоги деятельности за 2021 год и определило основные задачи и мероприятия на 2022 год. Итоги и планы работы ключевого из предприятий морской транспортной отрасли РФ были обсуждены на совещании с участием руководства Росморпорта и директоров его филиалов. Суммарная выручка получена предприятием в размере 34,4 млрд руб., чистая прибыль по итогам 2021 года выросла вдвое и составила 1 млрд руб., а показатель EBITDA достиг отметки 8 млрд руб.

Генеральный директор ФГУП Сергей Пылин акцентировал внимание на ряде достижений предприятия по итогам прошедшего года. Несмотря на продолжающееся в 2021 году влияние последствий пандемии коронавируса, программа инвестиций за счет собственных средств реализована с рекордным за всю историю ФГУП «Росморпорт» показателем, при этом половина инвестиций направлена на финансирование мероприятий, включенных в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Объем исполнения бюджетных ассигнований по строительству, финансируемому за счет федерального бюджета, в 2021 году превысил 99%.

Флот предприятия пополнился четырьмя судами, включая первый в России двухтопливный паром «Маршал Рокоссовский», который с 4 марта 2022 года приступил к работе на линии Усть-Луга — Балтийск.

Объем ремонтного дноуглубления в 2021 году составил 7,6 млн куб. м — навигационные параметры обеспечены предприятием на 42 объектах ГТС, при этом 90% объема работ выполнено силами и техникой ФГУП «Росморпорт».



Фото с сайта Росморпорта

Грузооборот морских портов достиг отметки 835 млн тонн — это чуть меньше уровня допандемийного 2019 года. Судооборот и количество обслуженных судов снизились по отношению к 2020 году на 4,3% и 5,3% соответственно, а их суммарная валовая вместимость — на 3%.

Руководитель ФГУП «Росморпорт» отметил, что на фоне 2021 года текущий год будет сопряжен с более непростыми вызовами для предприятия. В условиях текущей геополитической и экономической ситуации необходимо объединить усилия для формирования комплекса мер по обеспечению стабильного функционирования как предприятия, так и отрасли в целом.

Работа ФГУП «Росморпорт» должна быть нацелена в первую очередь на поиск внутренних резервов повышения эффективности: предприятие проводит глобальный пересмотр

программы деятельности на 2022 год, расставляя приоритеты среди запланированных мероприятий и принимая во внимание ожидаемое снижение доходной базы. Предприятие также подготовило и направило в Минтранс России ряд предложений по включению отраслевых мер поддержки в План первоочередных действий по обеспечению развития экономики в условиях внешнего давления.

«Командный подход, четкая приоритизация задач с учетом динамично меняющихся экономических условий и геополитических обстоятельств — в этом я вижу залог успешного преодоления нами любых внешних вызовов. Уверен, что этот год мы пройдем так же достойно, сохранив лидерские позиции предприятия в отрасли, его высокий экономический потенциал и главное — профессиональный и надежный коллектив», — подчеркнул в заключение совещания генеральный директор Росморпорта.



**ПОЛКУ РПС ПРИБЫЛО**  
АО «Нордик Инжиниринг» стало членом Российской палаты судоходства.

Решением общего собрания членов Российской палаты судоходства 23 марта 2022 года АО «Нордик Инжиниринг» принято в члены ООО «Российская палата судоходства». Об этом сообщает пресс-служба компании.

Российская проектная компания АО «Нордик Инжиниринг» начала свою деятельность в 2009 году. Компания специализируется на анализе рынка судостроения, а также проектировании морских судов для российских заказчиков и под требования российских квалификационных обществ.

Важнейшим видом деятельности компании является инжиниринг. АО «Нордик Инжиниринг» решает сложные и амбициозные задачи, предоставляя услугу комплексного инжиниринга, в которую входит проработка проекта с учетом анализа места базирования судна, района плавания и особенностей эксплуатации. Решение этой сложной задачи позволяет заказчику минимизировать все технологические и экономические риски, связанные с работой построенного по проекту АО «Нордик Инжиниринг» судна.

Инженеры АО «Нордик Инжиниринг» проектируют суда любой сложности в соответствии с пожеланиями заказчика.

# Viva consult

## ShippingRu 2022

### Международная конференция

Санкт-Петербург, 21 июня 2022 года

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ  
**Транспорт России**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ ПАРТНЕР  
**PortNews**

ЮРИДИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР МЕРОПРИЯТИЯ  
**Remedy**

7 (958) 1977 503  
info@viva-consult.ru

**21-23 СЕНТЯБРЯ'22**  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»

**GLOBAL FISHERY FORUM and SEAFOOD EXPO RUSSIA**  
FISHERY • AQUACULTURE • PROCESSING

ПЕРИОДICHTY: ЕЖЕГОДНО  
ПЛОЩАДЬ: 26 000+ м<sup>2</sup>

ПОСЕТИТЕЛИ: 7120 СПЕЦИАЛИСТОВ ИЗ 78 РЕГИОНОВ РОССИИ И 55 СТРАН МИРА

УЧАСТИКИ: 400+ КОМПАНИЙ ИЗ 40 РЕГИОНОВ РОССИИ И 25 СТРАН МИРА

ufi Approved International Event

EXPO SOLUTIONS GROUP ESG

ОТРАСЛЕВОЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ОПЕРАТОР

+7 (495) 215-06-75  
INFO@RUSFISHEXPO.COM  
T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA  
WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM

QR code

## ИНИЦИАТИВА

## НУЛЕВАЯ СТАВКА НДС...

Минфин до конца апреля оценит инициативу об отмене НДС на судоремонт в России.

**М**инпромторг в марте направил обращение руководителю Правительства РФ Михаилу Мишустину с просьбой о поддержке гражданского судоремонта в условиях введения санкций путем установления нулевой ставки НДС в отношении работ по ремонту гражданских судов, сообщили «Водному транспорту» в ведомстве. Соответствующие изменения могут быть внесены в Налоговый кодекс РФ.

«Минфину поручено проанализировать обращение и доложить позицию ведомства по данному вопросу. Ответ ожидаем получить в текущем месяце», — добавили в пресс-службе Минпромторга.

Ранее Минвостокразвития предлагало установить нулевую ставку НДС на все виды судоремонта для предприятий Дальнего Востока. Цель этой меры, поясняют в министерстве, повышение конкуренто-

способности отрасли, импортозамещение и развитие судоремонтных мощностей на территории ДФО.

В Минпромторге пояснили, что инициатива в отношении Дальнего Востока — pilotный проект, который используют для оценки конкретного и измеримого эффекта для всего гражданского судоремонта от предлагаемой меры.

Согласно данным импортных таможенных деклараций (ФТС РФ), статистическая стоимость ремонта 70 судов за границей за 2020 год составила \$119,19 млн, или 8,57 млрд руб. (исходя из курса доллара за 2020 год), приводят статистику в Всероссийской ассоциации рыбопромышленников. Их флот часто обслуживался на верфях Норвегии, Финляндии, Польши, прибалтийских государств, Китая и Южной Кореи из-за отсутствия достаточных мощностей судоремонтных предприятий в России.



Фото с сайта НСРЗ

## ЭКСПЕРТНОЕ МНЕНИЕ

## ...И ДРУГИЕ МЕРЫ ПОДДЕРЖКИ

В России необходимы дополнительные меры поддержки для строительства судоремонтных мощностей в связи с ожидаемым ростом загрузки.

**О**стрый дефицит производственных мощностей, позволяющих осуществить большой объем модернизационных и ремонтных работ на судне, требует проработать меры поддержки строительства новых судоремонтных мощностей. Об этом сообщили «Водному транспорту» в АО «Нордик Инжениринг» (специализируется на проектировании морских судов и программах модернизации научно-исследовательского флота).

«Помимо отмены уплаты НДС в отношении работ по ремонту гражданских судов, необходимо

в первую очередь проработать меры поддержки и стимулирования, направленные на постройку новых судоремонтных мощностей, а также возрождение и модернизацию имеющихся. Согласно оценке специалистов, в горизонте пяти лет рост загрузки мощностей судоремонтных предприятий вырастет на 40% за счет того, что судовладельцы вынуждены будут ремонтировать флот в России. Однако, чтобы загрузить мощности, нужно их обновить, а чтобы обновить — нужны меры стимулирования и поддержки», — заявили в компании.

В Минпромторге ранее заявляли, что выпадающие доходы бюджета от введения нулевой ставки НДС на судоремонт до 2024 года составят 6,3 млрд руб., но они будут компенсированы за счет поступлений от налога на прибыль, НДФЛ и страховых взносов.



Фото с сайта СП «Преголь»

## ОСК

## КУРС — ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

В ОСК есть все возможности вывести импортозамещение в сфере гражданского судостроения на новый уровень.

**Г**енеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов принял участие в совещании по вопросам развития отечественного гражданского судостроения под председательством министра промышленности и торговли Российской Федерации Дениса Мантурова. Алексей Рахманов, как и другие представители отрасли, выразил готовность продолжать работу по импортозамещению по всей номенклатуре судового оборудования.

Накануне в обращении к работникам предприятий Алексей Рахманов подчеркнул, что с 2014 года, когда в отношении корпорации были впервые введены санкции, была проделана большая работа по переориентации с зарубежных поставщиков судового оборудования и комплектующих на отечественные аналоги.

«Для нас, корабелов, глобально ничего не меняется, — подчеркнул Алексей Рахманов, — У нас очень много работы по линии гособоронзаказа, который всегда был и остается нашим главным приоритетом.

И здесь зависимость от иностранных поставок близка к нулю».

Работа по импортозамещению в гражданском секторе ведется в ОСК уже 8 лет и носит комплексный характер. В проектно-конструкторских бюро компании разрабатываются проекты судов с учетом возможностей отечественных машиностроительных предприятий, поставляющих двигатели, якорно-швартовное оборудование, рулевые машины и многие другие комплектующие для разных типов судов. ОСК создает собственные центры компетенций, формирует панели отечественных поставщиков — в мейкерс-лист корпорации включены уже более ста российских компаний. Корпорация поддерживает компании в открытии опытно-конструкторских работ по созданию российских аналогов иностранных образцов.

«У наших инженеров и партнеров есть все возможности вывести импортозамещение в сфере гражданского судостроения на новый уровень», — заявил Алексей Рахманов.

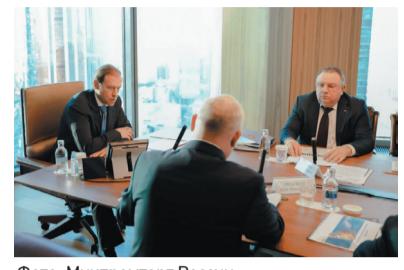


Фото: Минпромторг России

Ранее глава ОСК неоднократно поднимал вопрос о создании «национальных чемпионов» в области машиностроения, которые могли бы обеспечить отечественное судостроение необходимым оборудованием высокого качества.

Выступая на форуме «Армия-2021» в августе прошлого года, он, в частности, предлагал решить этот вопрос на государственном уровне: «Эти чемпионы должны ориентироваться на глобальную конкуренцию, доказывая это заходом на новые рынки, проявляя амбициозность, которой мы были хорошо известны в сороковые-пятидесятые-шестидесятые годы, и формируя новый облик промышленности».

## СНИЗИТЬ РИСКИ ОТ ВОЛАТИЛЬНОСТИ

ОСК заключила соглашения с поставщиками стали, направленные на сдерживание цен.

**О**бъединенная судостроительная корпорация при поддержке Минпромторга заключила соглашения с двумя компаниями, направленные на сдерживание в 2022 году роста цен на черный листовой ме-

таллопрокат различных марок, используемый для военного кораблестроения и гражданского судостроения. Аналогичное соглашение у ОСК действует с еще одной компанией. Совместно на долю этих компаний, по данным

«Водного транспорта», приходится до 80% объемов промышленного производства отрасли. Это способствует снижению рисков корпорации от высокой волатильности цен на спотовом рынке.

## ССЗ «ВЫМПЕЛ»

## С ИДЕОЛОГИЕЙ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА

На ССЗ «Вымпел» за год работы в программе «Повышение производительности труда» выработка увеличилась на 30%.

**Н**ас судостроительном заводе «Вымпел» подведены итоги года работы предприятия в программе «Повышение производительности труда». «Вымпел» — единственное предприятие в Ярославской области, которое получило расширенную поддержку Федерального центра компетенций: эксперты ФЦК активно взаимодействовали с предприятием в течение года. Благодаря технологиям бережливого производства на эталонном потоке «Изготовление трубопроводов системы бытовой пресной воды» выработка увеличилась на 30%, незавершенное производство сократилось на 33%, время протекания процесса снизилось на 32%.

«Изменения, которые мы внедрили, позволили нам выйти на новый уровень развития. А самый главный итог — это то, что мы смогли найти на предприятии тех людей, которые не только могут генерировать позитивные перемены, они способны повести за собой остальных людей, масштабировать идеологию бережливого производства, не боясь перемен», — отметил генеральный

директор ССЗ «Вымпел» Евгений Норенко.

На итоговом дне информирования руководители направлений: «Оптимизация пилотных потоков», «Поддерживающий процесс — конструкторско-технологическое управление», «Вспомогательный процесс — логистика», «Развитие культуры непрерывных улучшений» — рассказали о том, что сделано по каждому направлению в течение 12 месяцев.

На потоке «Изготовление секций корпуса судна» была изменена последовательность выполнения операций, снижены потери времени, произведена перепланировка участков, изменена система учета деловых отходов — в общем сложности более десятка мероприятий позволили уменьшить запасы, повысить выработку производственных рабочих, сократить время изготовления секций со 102 до 62 дней.

«В рамках реализации годового проекта получилось реализовать два производственных потока и повысить эффективность трех вспомогательных процессов. Нам

удалось повысить производительность на 30%, снизить время протекания процессов на 40%. В дальнейшем это позволит брать предприятию дополнительные заказы, создавать новую продукцию», — рассказал старший руководитель проектов ФЦК Евгений Скопцов.

Работники, активно участвовавшие в процессах улучшений на предприятии, были награждены.

Работа предприятия в программе продолжится — в течение двух лет все рабочие группы, созданные на «Вымпеле», продолжат реализацию проектов, направленных на повышение производительности труда. ФЦК будет осуществлять методологическую поддержку, при необходимости консультировать предприятия.



Фото с сайта судзавода «Вымпел»



# СПЛАВ — ПО РЕКЕ

Что собой представляют маломерные суда? Сколько алюминия используется для постройки одной лодки? И почему производителям маломерных судов не обойтись без алюминиевых сплавов? Об этом — в беседе с сооснователем Завода водного транспорта BRO, руководителем создаваемого в Алюминиевой Ассоциации подсектора «Судостроение» Денисом Серковым.

## ПАРАДОКСЫ ТЕРМИНОЛОГИИ

В России маломерным считается судно длиной до 20 м. Поэтому, как ни парадоксально, и 4-метровая лодка весом 130–150 кг, и 12-метровый катамаран, весящий несколько тонн, в рамках терминологии относятся к маломерным судам.

Очевидно, что у судов этих двух типов разные не только габаритные и весовые характеристики, но и сферы применения.

Алюминиевые лодки длиной до 6 м приобретают любители отдыха на воде, рыбаки, путешественники. Заметим, что это направление было развито еще во времена СССР, и уже тогда армия владельцев водномоторной техники исчислялась шестизначными цифрами.

Второе направление — понтоны катамараны, длина которых варьируется в пределах от 6 до 12 м. Такие катамараны востребованы в индустрии туризма — компании приобретают, чтобы организовывать водные экскурсии, сдавать в аренду. Есть также возможность использования понтонных катамаранов на транспортных маршрутах. Кроме того, такие суда могут доставлять пассажиров в аэропорт, выполняя роль аэроэкспресса: например, у компании BRO в разработке проект строительства катамаранов для аэропорта в Саратове.

## БАЛАНС НА ВОДЕ

«Наш фундамент в материале — только алюминий», — подчеркивает Денис Серков, говоря о принципах работы компании BRO. Для маломерного судостроения предлагаются технологические решения на основе разных материалов — пластик, стеклопластик, композит.

У этих решений есть свои достоинства и недостатки. И именно алюминий обладает наилучшим балансом характеристик и бизнес-составляющей. Но обо всем по порядку. Начнем с характеристик материалов.

В сравнении с алюминием перечисленные материалы — пластик, стеклопластик и композит — обладают большей адаптивностью, то есть из них можно сделать детали едва ли не любой формы. Еще есть технология АБС-пластика, применяемая в автопроме. Алюминий несколько уступает пластику в вариативности визуальных решений. «В алюминии теоретически это тоже выполнимо, но предполагает сложный технологический процесс и требует наличия у предприятия соответствующего оборудования — гибочных, вальцовочных станков.

Например, консоли для катамаранов мы делаем из 2-миллиметровых листов алюминия и красим. Получается красиво, но это задача нетривиальная», — признает Денис Серков.

Преимущество алюминия — низкий удельный вес. «Мы изучали международный опыт и рассматривали 3D-принтер, метод наплавки алюминием. В Швеции на 3D-принтере напечатали 6-метровое судно. Только корпус весил больше тонны. Сопоставимое по габаритам судно из алюминия весит около 600 кг. В зависимости от компоновки в полтора-два раза легче», — говорит Денис Серков. Чем тяжелее корпус судна, тем мощнее должен быть мотор, приводящий его в движение. А покупателю лодки не все равно, какой двигатель устанавливать на транец — 150- или 250-сильный. Это другие затраты на покупку мотора, другой расход топлива.

Разумным компромиссом являются комплексные решения. Например, корпус судна делается из легкого алюминиевого сплава, а палуба — из пластика, что позволяет получить большую вариативность дизайна. Или, скажем, в конструкции катамаранов, построенных в BRO, присутствует композит, а палуба с ее основой, баллоны — все алюминиевое.

Теперь об экономике. Важно понимать, что применение алюминиевого сплава оправдано с точки зрения выгоды для конечного потребителя. Скажем, нержавеющая сталь может по некоторым параметрам превосходить алюминий, но она гораздо дороже. Или, например, во времена Советского Союза маломерному судостроению по остаточному принципу доставались материалы (дюралюминий), в основном использовавшиеся в авиастроении.

Они обладают лучшими качествами относительно применяемого нами сплава 5083, но, если сегодня сделать из них лодку, ее цена вырастет вдвое, а это неизбежно отпугнет покупателей. Таким образом, алюминий выигрывает у материалов-аналогов благодаря хорошему балансу характеристик и бизнес-составляющей.

## ВАЖНЫЕ МИЛЛИМЕТРЫ

Большие надежды в маломерном судостроении связывают с внедрением сплава 1581, разработанного в Институте легких материалов и технологий (ИЛМиТ). Сплав содержит до 0,03% скандия, введение которого улучшает механические свойства и повышает коррозионную стойкость конструкций.

Что это значит на практике? Например, днище лодки длиной 4,7 м делают из 3-миллиметрового алюминия марки 5083. Внедрение сплава 1581 позволит уменьшить толщину элементов до 2,5 мм или даже 2 мм. Это, в свою очередь, даст возможность снизить вес судна, а вместе с ним и потребление топлива. Это перспективно, учитывая тренд на экологичные решения. Кромето, судно с тем же мотором

сможет демонстрировать лучшие ходовые характеристики, так как изменится соотношение единицы мощности двигателя на единицу веса — не нужно будет тратиться на более мощные двигатели. Все это очевидные плюсы — и для частного владельца, и для компании.

К слову, судостроители рассчитывают, что сплав 1581 — легко свариваемый материал. Это предстоит выяснить в ходе опытного производства с последующими испытаниями лодок из нового сплава.

## И ЗА БОРТ ЕЕ БРОСАЕТ...

С большой вероятностью уже в апреле специалисты компании BRO проведут испытания лодок, итогом которых станет предложение нового алюминиевого сплава для рынка маломерного судостроения. В тестах будут участвовать две лодки из сплавов 5083 и 1581 с одинаковыми толщинами и одна из сплава 1581, но уже с уменьшенными толщинами благодаря улучшенным характеристикам сплава. После того как РУСАЛ и КУМЗ предоставят сплав, на производство лодок потребуется еще две-три недели.

Испытания будут комплексными. Ходовые — позволяют выяснить, как лодки ведут себя в штиль и при высоте волн 0,6 м. Устроят испытания на остойчивость и непотопляемость, в ходе которых лодку будут полностью затапливать водой, чтобы проверить допуски по крену при разных нагрузках. Самыми зрелищными станут прочностные испытания — лодки будут сбрасывать стрехметровой высоты с грузом внутри, почти втрое превышающим ее собственный вес.

## ВЕРНЫМ КУРСОМ

Несмотря на существующие административные и инфраструктурные барьеры, эксперты видят возможности для развития маломерного судостроения в России и увеличения частного флота лодок и катеров. «Санкт-Петербург, Севастополь, Калининград, Анапа, Ростов-на-Дону — с большим потенциалом в водном туризме. Но, к сожалению, большой частный флот маломерных судов пока не встроен в транспортную инфраструктуру: нет бухт, причалов, мест хранения судов. Мы часто не знаем, где можно заправиться!» — сетует Денис Серков.

Действительно, у России есть обширные водные пространства, огромное множество любителей отдыха на воде. Чтобы трансформировать отрасль, увеличить спрос на лодки, катера и катамараны, нужно многое сделать: широко внедрять современные материалы и решения, сделать удобной и понятной регистрацию и эксплуатацию частных судов.

Публикация подготовлена изданием «Алюминиевый Вестник»

## «АДМИРАЛЬСКИЕ ВЕРФИ»



Фото АО «Адмиралтейские верфи»

**ЛЕДОСТОЙКАЯ САМОДВИЖУЩАЯСЯ**  
ЛСП «Северный полюс», строящуюся на «Адмиралтейских верфях», планируют сдать в августе 2022 года.

Ледостойкую самодвижущуюся платформу (ЛСП) «Северный полюс» планируется сдать в августе 2022 года. Об этом в ходе открытия выставки в Госдуме РФ в честь 15-летия ОСК сообщил генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов.

«Я надеюсь, что в этом году в августе мы сдадим плавучую станцию «Северный полюс». Этот маленький, казалось бы, для судостроителя означает огромный шаг для полярников, для которых дрейфующая льдина была всегда героизмом, а так это превращается просто в работу. Я считаю, что наша задача — превращать героизм просто в работу, чтобы развивалось государство и чтобы наши коллективы могли жить лучше... чтобы Россия, как и всегда, была рада гостям и открыта для всех видов сотрудничества», — сказал Алексей Рахманов.

Ранее сообщалось, что акт приема-передачи Росгидромету

платформы «Северный полюс» планируется подписать в июле 2022 года.

Напомним, «Северный полюс» строится для проведения полярных исследований в области гидрометеорологии и климатологии. Это судно специального назначения с функционалом научного центра, которое будет выполнять круглогодичные комплексные исследования в высоких широтах Северного полушария. Проект не имеет аналогов в мире по прочности корпуса и автономности плавания.

Контракт между АО «Адмиралтейские верфи» и Росгидрометом на строительство ЛСП подписан в апреле 2018 года. Судно заложено 10 апреля 2019 года. Строительство заказа проходит в рамках реализации государственной программы по социальному и экономическому развитию Арктического региона Российской Федерации.

Основные тактико-технические характеристики ЛСП: длина — 83,1 м; ширина — 22,5 м; водоизмещение — около 10390 тонн; мощность ЭУ — 4200 кВт; скорость — не менее 10 узлов; прочность корпуса — Arc8; автономность по запасам топлива — около 2 лет; срок службы — не менее 25 лет; экипаж — 14 человек; научный персонал — 34 человека. Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс» строится на класс Российского морского регистра судоходства: KM(\*) Arc5[1] AUT1-C HELIDECK-F Special purpose ship.

КОНФЕРЕНЦИЯ: 20 сентября 2022

# «СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург,  
отель «Эмеральд»

Форма проведения: ОЧНАЯ

ОРГАНИЗATOR:



ПАРТНЕР:



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



В НУЛЕВОЙ ДЕНЬ:



ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68

+7 (812) 570-78-03

+7 (812) 712-45-16

E-mail:

snitko@portnews.ru  
mn@portnews.ru



## ИНФРАСТРУКТУРА

## ДЛЯ ПРИЕМА КРУИЗНИКОВ

Власти Ленобласти прорабатывают с Минтрансом работы по дноуглублению на Ладоге для приема круизных судов.

**В** Кобона на Ладожском озере планируются работы по дноуглублению подходного канала и созданию инфраструктуры для приема круизных судов. Об этом журналистам сообщил председатель Комитета Ленинградской области по транспорту Михаил Присяжнюк.

«Сейчас мы с потенциальными инвесторами рассматриваем Кобону. В последние годы мы все наши усилия сосредоточили на исторических артефактах... и Кобона — это исторический артефакт,

который мы будем развивать. Взаимодействуем с Волго-Балтом в плане подходного канала, чтобы иметь гарантированные глубины не только для маломерного флота, но и для круизных судов», — сказал чиновник.

Кобона — деревня в составе Суховского сельского поселения Кировского района Ленинградской области. Кобона стала известна в годы Великой Отечественной войны. Здесь проходила Дорога жизни, связывавшая блокадный Ленинград с Большой землей.

## ПРИЧАЛЫ

## «ЗАРЯДКА» ДЛЯ КАТАМАРАНОВ

В Санкт-Петербурге идет работа по оборудованию городских причалов зарядными станциями мощностью до 150 кВт.

**П**одведомственным Комитету по транспорту Санкт-Петербурга Агентством внешнего транспорта ведется работа по оборудованию городских причалов общего пользования зарядными станциями мощностью до 150 кВт. На сегодняшний день получены технические условия на технологическое присоединение к электросетям городских причалов «Южная дорога», «Мытнинская набережная» и «Речной вокзал».

В 2022 году планируется проведение работ по проектированию кабельных трасс, а в 2023–2024

годах планируется прокладка кабельных линий и монтаж электрических зарядных станций.

Напомним, по информации ООО «ВодоходЪ», в июне 2020 года были подписаны контракты на производство пяти скоростных катамаранов Ecoscruiser с ООО «Эмperiум», занимающимся разработкой и производством электрических пассажирских судов. Катамараны Ecoscruiser заменят «Метеоры», которые в настоящее время эксплуатируются компанией ООО «ВодоходЪ» в Санкт-Петербурге.

## МАРШРУТЫ

## ОТ «АВРОРЫ» ДО ЦЕНТРА

В Санкт-Петербурге заработают четыре водных маршрута по системе Hop-On-Hop-Off.

**В** Санкт-Петербурге в навигацию-2022 появится четыре маршрута по системе Hop-On-Hop-Off. Так, пассажиры на них могут входить и сходить на остановках неограниченное количество раз. Один из таких маршрутов будет пролегать между крейсером «Аврора», Новой Голландией и центром города.

По словам главы Комитета по туризму городского правительства Сергея Корнеева, в этом сезоне вырастет количество отправлений маршрутов из Петербурга и Петергофа в Кронштадт, также появятся новые направления — одно из них будет вести в крепость Орешек с

заходом в музей «Прорыв». Новый прогулочный маршрут на крепость Орешек планирует открыть компания «Астрамарин».

«Я считаю, что этот бизнес достаточно перспективен, потому как туристы, приезжающие в наш город, активно пользуются нашими водными маршрутами, и мы также эти маршруты расширим», — сказал глава компании.

Компания «Астрамарин» предлагает несколько маршрутов, охватывающих водные просторы Санкт-Петербурга, регулярные отправления от трех причалов в центре города на круизы по рекам и каналам.

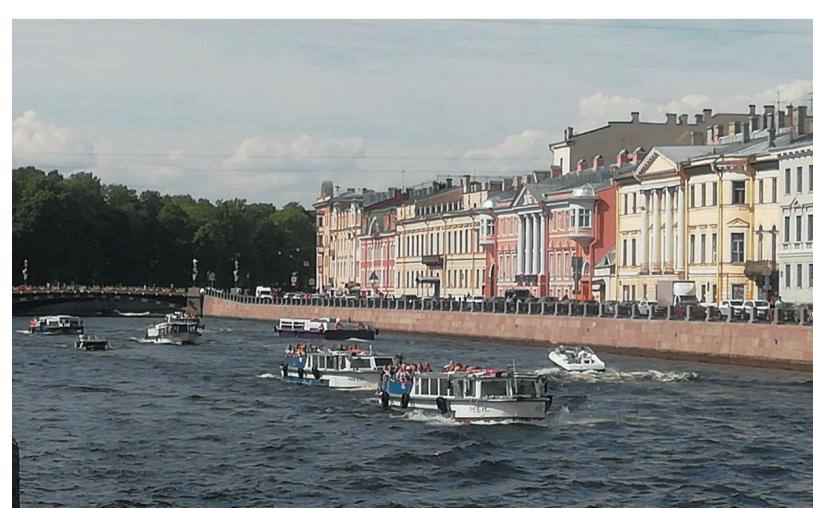


Фото «Водного транспорта»

## НАВИГАЦИЯ-2022

## ВОЛХОВ УГЛУБЯТ

На Волго-Балте навигация по просьбам судовладельцев начнется 25 апреля.

**П**о просьбам судовладельцев и по согласованию с Росморречфлотом сроки начала работы Шекснинских шлюзов на Волго-Балте перенесены на 25 апреля 2022 года. Об этом в ходе заседания общественного совета Волго-Балтийского бассейна внутренних водных путей сообщил руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Федор Шишлаков.

Среди особенностей навигации 2022 года на Волго-Балте Федор Шишлаков отметил скорое включение значительной части региональных водных путей Санкт-Петербурга в перечень внутренних водных путей федерального значения (в зоне ответственности ФБУ «Администрация «Волго-Балт»).

«В эту навигацию по мере выхода необходимых актов мы организуем их надлежащее содержа-



Фото «Водного транспорта»

ние», — подчеркнул руководитель Волго-Балта.

Кроме того, в течение предстоящей навигации планируется обеспечить судоходные глубины на реке Волхов до 240 см. Такая мера

необходима для прохода круизных судов до Великого Новгорода. «Это будет сделано впервые, даже в советское время таких глубин на Волхове не было», — добавил Федор Шишлаков.

## ПО НЕВЕ БОЛЬШОЙ И МАЛОЙ

Навигация в Санкт-Петербурге открылась.

**Н**ареках Санкт-Петербурга в ночь с 9 на 10 апреля открылся навигационный период и официально стартовала разводка мостов. К новому сезону специалисты СПб ГБУ «Мостотрест» привели в порядок механизмы, заменили выработавшие ресурс детали, отладили внутренние системы.

С 10 марта было проведено около 50 технологических разводок. Они нужны для завершающего этапа работы по настройке систем управления оборудованием в динамике после зимнего «сна», а также для обслуживания и ремонта оборудования и узлов разводного пролета, недоступных при наведенном мосте. Тестовые разводки прошли в штатном режиме.

## КУРСЫ

## В ПОМОЩЬ КАПИТАНАМ

Капитаны скоростных судов Санкт-Петербурга повысили квалификацию в Северо-Западном филиале УВО Минтранса.

**В** Учебном центре Северо-Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России» прошли занятия для капитанов скоростных судов, обеспечивающих движение «Метеоров» по туристическому маршруту Дворцовая набережная — Петергоф. Это направление очень востребовано у петербуржцев и гостей города, отличается достаточно высоким пассажиропотоком и, как следствие, требует серьезной квалифицированной подготовки перевозчиков к процессу обеспечения транспортной безопасности.

Преподаватели Учебного центра в очном формате провели для работников АО «ВодоходЪ. Пассажирский порт» цикл лекций и практических занятий. Обучение прошло в специализированном

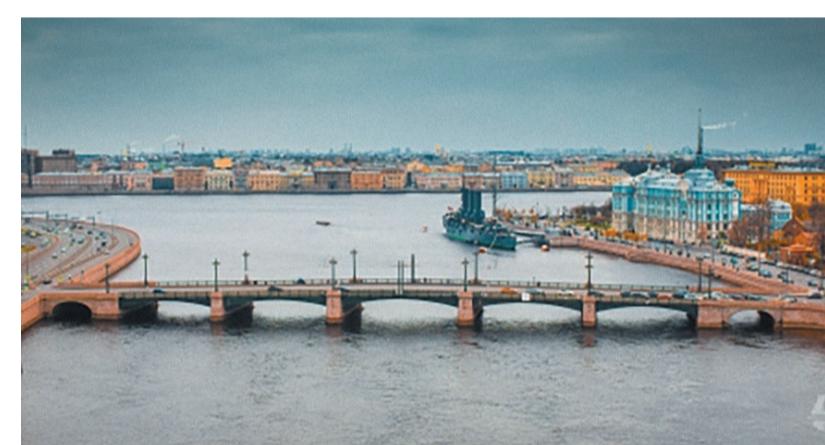


Фото с сайта СПб ГБУ «Мостотрест»

В Петербурге 18 разводных мостов. Из них в период навигации регулярно разводятся 12: Троицкий, Литейный, Большохинский, мост Александра Невского и Володарский — через реку Неву;

Благовещенский и Дворцовый мосты — через Большую Неву; Биржевой и Тучков мосты — через Малую Неву; Сампсониевский, Гренадерский и Кантемировский мосты — через Большую Неву.

комились с работой современных средств досмотра: интроскопом, стационарным и ручным металлоискателями, детектором взрывчатых веществ, переносным рентгенотелевизионным комплексом, аппаратурой радиационного контроля, взрывозащитным контейнером и другим оборудованием.



Фото Северо-Западного филиала ФГУП «УВО Минтранса России»



КИМ

# НА ФИНИШНОМ ЭТАПЕ

Сотрудники «Канала имени Москвы» завершают подготовку к открытию навигации-2022.

**В** Московском бассейне внутренних водных путей открытие летней навигации состоится 24 апреля. К этому времени в ФГБУ «Канал имени Москвы» будут закончены все подготовительные мероприятия.

В Рязанском РГС проводилась откачка камеры шлюза гидроузла Кузьминск, после чего там проведено комиссионное обследование. Подрядной организацией ООО «Касимовский речной порт» согласно контракту выполнялись работы по текущему ремонту отбойных устройств шлюза Кузьминск.

В Тушинском РГС закуплено и получено светосигнальное оборудование и источники тока, зачи-

щена и подготовлена под окраску плавучая обстановка, закуплены и получены лакокрасочные материалы для обстановки пути и флота. Силами механического участка изготовлены соединительные скобы для обстановки пути.

В Рыбинском РГС в рамках межнавигационного ремонта ГТС проводятся работы по поддержанию камеры № 11 Рыбинского шлюза в осущенном состоянии, устранению фильтрации на всплывающем затворе камеры № 12 и шандорных заграждениях камеры шлюза. Идут работы по ремонту затворов водопроводных галерей, колосниковых пакетах водовыпусков, облицовочного бруса на лицевой шпонке, при-

жимного бруса НДВ камеры № 11. Также ведутся работы по плавучим навигационным знакам, осуществляется ремонт корпусов, отбойных элементов, очистка от коррозии. Полностью выполнена ревизия и ремонт навигационной светосигнальной аппаратуры.

В Волжском РГС на судоходных ГТС, шлюзе № 1, Угличском шлюзе № 10 и паромных переправах № 1 и № 3 выполняются работы по текущему ремонту механического и электротехнического оборудования хозяйственным способом. По окончании этих работ будет выполнена настройка оборудования и схем управления, проверка и приемка электрических защит и блокировок.

# ТЕХФЛОТ — К ГОТОВНОСТИ!

«Канал имени Москвы» завершает судоремонтные работы технического флота.



Фото с сайта «Канала имени Москвы»

**В** ФГБУ «Канал имени Москвы» близки к завершению работы на 48 единицах технического флота. Текущие ремонтные работы на 38 судах в филиалах выполняются подрядным способом, на 10 — собственными силами, что позволяет осуществить подготовку и своевременную сдачу флота в навигацию 2022 года в соответствии с графиком.

В Серпуховском РВП выполняются проектные работы, запланированные и утвержденные Российским речным регистром. Производятся сварочные работы по замене наружной обшивки корпуса с набором и работы по демонтажу и по замене главного двигателя марки МТЗ Д 240. Также ведется ремонт подводной части корпуса концевого понтонса

рефулерного грунтопровода. На теплоходе «Синица» проходят работы по замене привального бруса.

В Волжском РГС на теплоходах «ВБ-4», «Лось», плавкран «869» силами экипажей выполняются небольшие по объему ремонтные работы и техническое обслуживание механизмов и оборудования. Самоходный плавучий кран «КПЛ-351» грузоподъемностью 350 тонн находится на шлюзе № 6, силами подрядной организации выполняются работы по ремонту тормозных устройств механизма управления стрелой.

В Тушинском РГС проводится ремонт двух судов с подъемом на слип: обстановочный теплоход «Пингвин» в ОАО «Ярославский речной порт» — ремонт корпуса, систем и механизмов; баржа «Т-202» ремонт корпуса в ОАО «Белогородская судоверфь». На базе ОРП «Водораздел» производится техническое обслуживание систем и механизмов буксира-толка «Поток» и плавучего крана «ПК-1». Была произведена дефектация корпусов теплохода «Пингвин» и баржи «Т-202», демонтаж движительно-рулевого

корпуса теплохода «Пингвин», ремонт систем с заменой арматуры.

В Рязанском РГС активно ведутся работы по ремонту поднятых на берег двух рефулерных понтонов и двух судов — теплохода «Путейский-38» и мотовоза «МЗ-19». На судах заменены значительные объемы наружных обшивок корпусов и начаты работы по сборке движительно-рулевых комплексов. На понтонах заменяется обшивка подводной части корпусов. Закончен ремонт одного рефулерного понтона земснаряда «Московский-701». Подрядным способом ведутся работы по спливовому ремонту четырех судов: д/с «ДТС-3», теплоходов «Путейский-9», «Путейский-35» и «Гидрограф».

В Ярославском речном порту Рыбинского РГС выполняются работы по капитальному ремонту теплоходов «Бирюза», «Путейский-401», барж-площадки «Т-303», «Т-1001» и ремонту верхнего привода черпаковой цепи земснаряда «Московский-501». На Белогородской судоверфи производится текущий ремонт баржи «ТМБ-11» и самоходной шаланды «ШС-14».

# КРИТИЧЕСКИХ ДЕФЕКТОВ НЕ ОТМЕЧЕНО

Проведено преддекларационное обследование Вышневолоцкого гидроузла и Березайской плотины.

**С** 6 по 8 апреля проведено преддекларационное обследование Вышневолоцкого гидроузла и Березайской плотины, относящихся к Тверскому району гидротехнических сооружений — филиалу ФГБУ «Канал имени Москвы». На основании результатов осмотра гидротехнических сооружений, ознакомления санными наблюдений за их состоянием и имеющейся технической документацией комиссия пришла к выводам:

- Вышневолоцкий гидроузел выполняет свои функции по поддержанию подпорного уровня воды, пропуску расходов, выработке электроэнергии.

- Березайская плотина выполняет свои функции по поддержанию подпорного уровня воды, пропуску расходов.

- Эксплуатация судоходных гидротехнических сооружений Вышневолоцкого гидроузла и Березайской плотины ведется в соответствии с требованиями

- Временных правил эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы» от 28.09.2021 г. и других нормативных документов.

- Критических дефектов, значительно снижающих безопасность гидротехнических сооружений, не отмечается.



Фото с сайта «Канала имени Москвы»

## МАРШРУТЫ



Фото с сайта администрации Кинешмы

# «РАКЕТОЙ» В ЯРОСЛАВЛЬ

По новому экскурсионному маршруту Кинешма — Ярославль с 1 мая запустят СПК «Ракета».

**К**инешемская туристическая компания ООО «Гелинген», специализирующаяся на внутреннем туризме, приобрела скоростное судно на подводных крыльях «Ракета», которую планируют в 2022 году пустить по новому экскурсионному маршруту Кинешма — Ярославль и Ярославль — Кинешма.

Как сообщалось ранее, туристическая навигация в этом году откроется 1 мая. Это решение принято оперативным штабом исходя из существующей и прогнозируемой эпидемиологической ситуации. Для граждан, прибывающих в Ивановскую область водным транспортом, отменено обязательное тестирование на COVID-19.

## ИНФРАСТРУКТУРА

# КИНЕШМА ЖДЕТ КРУИЗНИКИ

В Ивановской области готовят причалы к приему круизных теплоходов.

**В**олжские города Ивановской области уже включены в маршруты ряда круизных компаний. Так, 30 судоходов планирует в Кинешме компания «Инфофлот».

Подготовительные к началу навигации мероприятия проводятся и администрацией Кинешмы.

По словам исполняющей обязанности заместителя главы администрации Кинешмы Ларисы Комаровой, стартовали работы по подготовке причала к началу пас-

сажирской навигации, которая откроется в начале мая. Силами работников предприятия проводится косметический ремонт конструктивных элементов, обработка и покраска металлических ограждений, обновляется разметка и маркировка швартовых тумб. Также запланировано проведение ряда технических работ с участием специализированных организаций, в том числе будет проведено трапление и промер глубин для обеспечения безопасной швартовки судов.

## ЭЛЕКТРОСУДА

# НА РЕЧНЫХ ТРАМВАЯХ

В Москве началось тестирование первых российских электрических судов.

**Д**епартамент транспорта Москвы начал тестировать первые российские электрические суда, сообщили в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города. Суда собираются по контракту с ОАО «Пассажирский порт» (ООО «ВодоходЪ»).

Дептранс контролирует соблюдение условий контракта. Подрядчик проверяет ход в холодную погоду, настраивает технику, отрабатывает маневры: швартовку, развороты. Отмечается, что в ближайшее время начнутся работы над деталями салона. В рамках контракта идет набор капитанов для работы на речных трамваях. Все капитаны пройдут серьезный отбор и стажировку.

«ОАО «Пассажирский порт» по контракту поставит 21 электрическое судно российского производства, в этом году появятся первые 9. Мэр Москвы Сергей Собянин по-

ставил нам задачу — обеспечить комфортные поездки москвичей на новом речном транспорте. Поэтому мы уже начали активные ходовые испытания. Все электросуда будут экологичными, бесшумными и экономичными. За их производство и эксплуатацию будет отвечать подрядчик в рамках 15-летнего контракта», — сообщил глава департамента Максим Ликсутов.

Этим летом пассажиров в Москве начнут перевозить девять речных трамваев, а к 2024 году флот увеличится до 21 единицы. Их названия будут совпадать с наименованиями московских рек. Для первого экземпляра москвичи выбрали название «Синичка» — в честь притока реки Яузы. На начальном этапе речные трамваи будут курсировать по двум маршрутам: Киевский вокзал — Фили протяженностью 12,5 км и Автозаводский мост — Печатники протяженностью 8 км.

## ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта Хабаровского речного торгового порта

## РЫНКИ ЗАКРЫВАЮТСЯ, ДА ЗДРАВСТВУЮТ НОВЫЕ!

Грузопоток через Хабаровский край может вырасти вдвое из-за закрытия привычных рынков сбыта в западном направлении.

**Т**ранспортные компании в Хабаровском крае прогнозируют двукратный рост потока грузов, проходящих через регион.

«В связи с внешним санкционным давлением и закрытием привычных рынков сбыта в западном направлении, по прогнозам транспортных компаний, в ближайшие несколько месяцев поток грузов, проходящих через Хабаровский край, увеличится как минимум в два раза», — говорится в сообщении.

Отмечается, что в настоящее время Хабаровский речной торговый порт использует около 20% своей пропускной способности, в связи с чем планируется выделение дополнительных площадей для расширения номенклатуры товаров и увеличения перевалки грузов, а также приобретение специального погрузчика, который позволит транспортировать крупнотоннажные контейнеры весом до 40 тонн.

«Министерство готово оказать всю необходимую поддержку, в том числе проработать вопросы совместно с таможенными орга-

нами по увеличению скорости оформления грузов», — заявила министр транспорта и дорожного хозяйства региона Ирина Горбачева, которая поручила руководству порта подготовить информацию о максимально возможной загрузке и необходимых мерах поддержки.

Глава ведомства побывала на двух участках Хабаровского речного торгового порта — основном и расположенным в микрорайоне Красная речка.

В инфраструктуру Хабречторгпорта входят шесть механизированных причалов протяженностью 646 п. м., объединенных в три грузовых района. Здесь выполняются перегрузочные работы, есть крытые склады и открытые складские площадки, собственный флот, в том числе морской, развитая материально-техническая и ремонтная база. В настоящее время исходящую логистику порта составляют строительные материалы и спецтехника, входящую — товары массового потребления. Порт также работает в рамках Северного завоза по обеспечению северных труднодоступных районов края топливом и продовольствием.

## ЗАПРАВЛЯТЬСЯ НА ПЛАВУ

В Хабаровске может появиться первая на Амуре плавучая АЗС.

**О**дна из нефтяных компаний предложила Министерству транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края, а также администрации Хабаровска рассмотреть вопрос открытия первой в городе плавучей автозаправочной станции (АЗС). Минтранс организовал опрос общественного мнения среди владельцев маломерных судов. Это необходимо для определения востребованности подобной услуги среди потенциальных клиентов.

«По данным администрации краевой столицы, в Хабаровске и Хабаровском районе сейчас име-

ется 8 баз-стоянок маломерных судов. Официально зарегистрировано 13 500 единиц маломерного флота, в том числе 6 400 в Центральном, Индустриальном и Железнодорожном, а также 7 100 в Кировском, Краснофлотском и Хабаровском муниципальных районах», — уточнили в Минтрансе края.

Плавучие автозаправочные станции в последние годы активно открываются в западных регионах страны, где много маломерных судов (Москва, Санкт-Петербург, акватории вблизи городов на Волге). На Амуре такой практики пока не было.

## БАШКИРИЯ

## ПРИВЛЕКУТ ИНВЕСТОРОВ

В Башкирии планируют приватизировать Уфимский ССЗ.

**У**фимский судоремонтно-судостроительный завод будут приватизировать и привлечь инвестора, сообщил премьер-министр правительства Республики Башкортостан Андрей Назаров, который 9 апреля 2022 года посетил предприятие. По его словам, последние годы завод находится в предбанкротном состоянии.

Он отметил, что завод — «важное для нашей республики предприятие, которое занимается ремонтом и перевозками и добычей инертных материалов. Последние годы завод находится в предбанкротном состоянии. Мы прорабатываем множество вариантов, чтобы его реанимировать и запустить на полные мощности».

«Анализ показал, что, несмотря на оказанную нами финансовую поддержку, текущая финансово-хозяйственная деятельность предприятия не улучшилась. Здесь требуются инвестиции, и дополнительные компетенции в вопросах энергетики, развития предприя-

тия, освоения новых направлений и рынков. Поэтому будем приватизировать завод и привлекать на данные работы инвестора. Такой имеется», — сообщил Андрей Назаров. По его словам, есть договоренность о том, что в течение двух с половиной недель будет подготовлена «дорожная карта», в которой детально пропишем все первостепенные задачи как

для инвестора, так и для ведомств, отвечающих за это направление. Совместными усилиями в течение года-двух выведем завод на новый уровень».

Премьер-министр Башкирии отметил, что в новый антикризисный пакет мер, который сейчас разрабатывается, будут включены меры господдержки и для отрасли речного пароходства.



Фото из Telegram-канала премьер-министра Башкирии

## ПЕРМСКИЙ КРАЙ

## СУБСИДИИ НА БЕЗАЛЬТЕРНАТИВНЫЕ МАРШРУТЫ

В Пермском крае в навигацию-2022 на поддержку речных маршрутов направят более 21 млн руб.

**В** Пермском крае начался отбор перевозчиков на получение субсидии из краевого бюджета для осуществления водной навигации, сообщают в региональном Министерстве транспорта. Субсидировать планируется четыре водных маршрута: Старые Ляды — Куликово, Сылва — Троица, Березники — Быстрая, Пермь — Заречный. Размер господдержки из регионального бюджета составит в этом году 21,2 млн руб.

В ведомстве отмечают, что данные маршруты наиболее востребованы у жителей Пермского края. За навигацию 2021 года на них перевезено почти 62,4 тыс. пассажиров, что на 20% превысило показатели года предыдущего. В текущем году, по прогнозам специалистов, пассажиропоток составит также свыше 60 тыс. человек за весь период навигации.

Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин обозначил, что главная цель субсидирования — сохранить пригородные речные маршруты, востребованные у жителей. Поддержка из бюджета позволит обеспечить перевозку между населенными пунктами, добраться до которых другим транспортом невозможно. «Особо отмечу, что с прошлого года мы выделяем средства не только на транспортную работу перевозчиков, но и на текущий ремонт судов. И в прошлом, и в текущем году предусмотрено по 375 тыс. руб. на каждый маршрут», — подчеркнул глава региона.

В региональном Минтрансе отметили, что благодаря ново-

введению в прошлом году перевозчики смогли провести частичный ремонт судов. К примеру, на маршруте Пермь — Заречный теплоход «Алмаз» был отремонтирован движительно-рулевой комплекс. На маршруте Старые Ляды — Куликово у теплохода «Салют» была заменена наружная обшивка и проведено техническое обслуживание двигателя.

На судне «Карат», которое курсирует по маршруту Березники — Быстрая, перевозчик произвел ремонт двигателя внутреннего горения, а на маршруте Сылва — Троица у теплохода заменили вал переднего хода и сигнальный светильник фонаря.

В 2022 году наибольшую сумму поддержки получит направление Старые Ляды — Куликово — 6,855 млн руб. Из них 6,48 млн руб. заложено на транспортную работу.

Она предполагает выполнение определенного числа рейсооборотов

за сезон навигации. За прошлый год данным маршрутом воспользовалось более 9,3 тыс. человек. Маршрут рассчитан на 65 рейсооборотов (это более 12 тыс. км за сезон).

В этом году навигация по субсидируемым маршрутам стартует в мае и продлится до октября (по маршруту Пермь — Заречный — до сентября). Среди перечня требований, предъявляемых к перевозчикам, значится, к примеру, отсутствие налоговых задолженностей, штрафов, пени, наличие лицензии на осуществление перевозок пассажиров внутренним водным транспортом, а также ведение деятельности больше одного года.

Как и в прошлом году, в сезоне-2022 к участию в отборе допускаются перевозчики, чьи суда оснащены аппаратурой GLONASS или GLONASS/GPS.



Фото с сайта правительства Пермского края



ЯКУТИЯ

# СОБСТВЕННЫМ ФЛОТОМ

Якутия впервые доставит по Севморпути 1,5 тыс. тонн продовольствия силами собственного флота.

АО «Якутоптторг» впервые завезет по Северному морскому пути в июле 2022 года 1 500 тонн социально-значимых продовольственных товаров силами собственного флота. Это сократит транспортные расходы и позволит снизить стоимость продуктов в арктических районах Якутии.

Как ранее отмечал глава республики Айсен Николаев, важнейшей задачей работы правительства и республиканского оперштаба является бесперебойная доставка продовольственных товаров. Вышеуказанный объем будет за-

куплен в Краснодарском крае и доставлен для обеспечения Булунского, Усть-Янского, Верхоянского, Эвено-Бытантайского, Нижнеколымского, Среднеколымского и Верхнеколымского районов.

Завод планируется осуществить на судне АО «Якутоптторг» — теплоходе СТК-1012, — который в рамках подготовки к навигации до 30 апреля будет находиться в Ленинградской области на ремонте. Оттуда судно встанет под загрузку в Краснодарском крае, далее до конца июля будет разгружено в Черском Нижнеколымского рай-

она, с попутным заходом в Тикси Булунского района.

Как уточнили в «Якутоптторге», арктическая навигация в проливе Вилькицкого для судов с ледовым классом Ice 1 начнется уже с 15 июля.

Ранее социально значимые товары доставлялись железной дорогой до Нижнего Бестяха и в период навигации водным транспортом по рекам, оставшуюся часть — автозимниками. Также в прошлом году продукты в труднодоступные населенные пункты доставлялись с использованием малой авиации.

# МАКСИМАЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОТЕНЦИАЛ ЛЕНЫ

В Ленском бассейне для обновления флота необходим лизинг по ставке 2,5%.

Советник министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Эдуард Черкин обсудил с руководством ПАО «ЛОРП» вопросы Северного завоза. В частности, его интересовали возможности увеличения завоза грузов водным путем, а также вопросы, с которыми сталкиваются судоходные компании во время арктической навигации и в целом по Северному завозу.

Генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов особое внимание уделил самым актуальным проблемам. Основная из них — короткий срок арктической навигации. Официально она начинается 20 июля и завершается 30 сентября. Однако в последние

годы наблюдается раннее освобождение акватории от ледяного покрова, и фактически начинать арктическую навигацию можно гораздо раньше. Практика показывает, что благоприятные и безопасные условия плавания в Арктическом регионе сохраняются до середины октября. В связи с этим обсуждался вопрос открытия арктической навигации по фактическому состоянию ледовых условий, а закрытие перенести на 15 дней позже установленных сроков.

Также был затронут вопрос обновления флота Ленского бассейна. Подошел срок массового списания действующего флота. Была отмечена необходимость выделения средств для внедрения

механизма льготного лизинга для судовладельцев, осуществляющих перевозку грузов в арктических районах, на условиях до 15 лет по ставке 2,5%.

«Мы ежегодно весь планируемый объем завозим 100%-но. Но это стоит дополнительных затрат, как физических, так и финансовых, потери несем очень большие. Для увеличения возможностей доставки грузов водным транспортом эти вопросы нужно решать в первоочередном порядке» — сказал Сергей Ларионов.

По итогам встречи Эдуард Черкин отметил, что для более эффективной организации Северного завоза необходимо максимально использовать потенциал реки Лены.

# ЗАКОНИЛИ ВЫМОРОЗКУ, ПРИСТУПИЛИ К РЕМОНТУ

В ЛОРП в технической готовности сдано 138 единиц флота.

Всех подразделениях Ленского пароходства полным ходом идет подготовка флота к навигации-2022. Выморозка практически завершена, на теплоходы выходят бригады саморемонта, начинается ремонт движительно-рулевых комплексов, продолжаются работы в цехах.

В целом по Пароходству из 291 запланированной единицы флота фактически в технической готовности на сегодняшний день сдано 138 единиц.

В Осетровском филиале идет плановая приемка грузов для подразделений — запасных частей, материалов и оборудования, снабжения для судов.

Завершаются выморозочные работы на судах Янского и Белогорского судоходных участков.

В крупнейшем структурном подразделении, на Жатайском судоремонтном заводе, в технической готовности сдано 82 единицы флота. В эти дни на заводе начинается выдача снабжения на суда.

Для бесперебойной обработки грузов перед службой главного инженера была поставлена задача по приведению крановой механи-

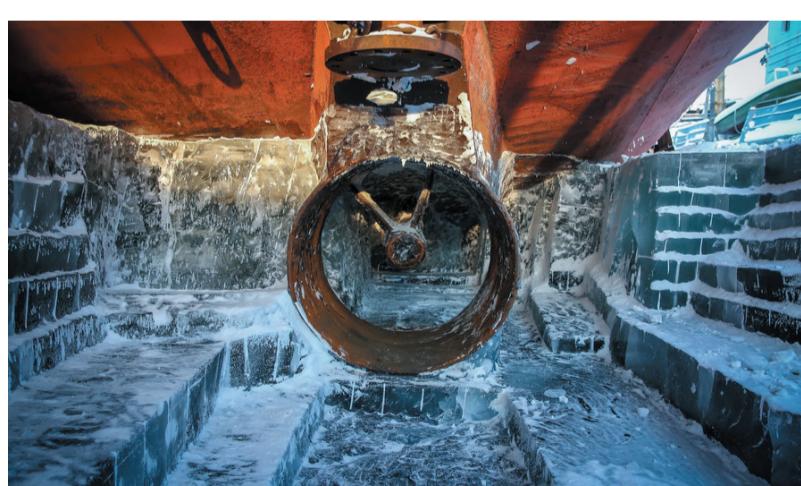


Фото с сайта ПАО «ЛОРП»

зации в техническую готовность. Подготовительные работы велись с прошлого года. В апреле и мае предстоит сдать 8 плавучих кранов. В большинстве из них осуществлена сборка главных и вспомогательных двигателей, произведена внутренняя дефектация корпуса.

Особое внимание всех эксплуатационных служб уделяется проблеме быстрого обмеления рек Вилий и Амга. Если в прошлом году на Вилие навигация продолжалась 38 дней, то в этом году, по неутешительным прогнозам гидрологов, — всего 10 дней. Стоит под-

черкнуть, что в этом году попуски воды из Вилийского водохранилища не будут осуществляться, что не только осложнит судоходство по гидрологическим показателям, но и сократит его период.

Впервые за 10 коротких дней навигации в пункты получателей по реке Вилий необходимо доставить весь запланированный объем жизненно необходимых грузов. В этой связи поставлена задача о принятии всех мер для грамотной расстановки и использования флота, в первую очередь крановой механизации.

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

# ВОДНОСТЬ НИЖЕ СРЕДНЕЙ

В Обском бассейне речники готовятся к прогнозируемой в навигацию-2022 низкой водности.



Фото с сайта Росморречфлота

Представители ФБУ «Администрация Обского БВП» приняли участие в заседании межведомственной рабочей группы по вопросу рассмотрения графика пропуска весеннего половодья в 2022 году через сооружения Новосибирской ГЭС.

Совещание состоялось на площадке Верхне-Обского бассейнового водного управления. Речников традиционно интересовала информация о сложившейся ситуации в бассейне реки Обь и прогнозы на предстоящую навигацию, которые озвучили специалисты ФГБУ «Западно-Сибирского управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды».

Уже с третьей декады марта на реках Алтайского края началось развитие весенних процессов — появились промоины и закраины (вода между берегом и кромкой льда). Подъемы уровней воды

составили от 10 до 42 см в сутки. По прогнозу синоптиков, с учетом максимальных уровней весеннего половодья на реках — притоках Верхней Оби — поступление воды в Новосибирское водохранилище во втором квартале ожидается на уровне 84% от нормы. Также Верхне-Обским бассейновым водным управлением представлены расчетные графики пропуска весеннего половодья через Новосибирское водохранилище, сбросов воды в нижний бьеф и уровней по Новосибирскому водопрому.

Согласно этим данным, среднесуточные уровни воды на участке реки Обь в устье Нижнего подходного канала — устье Томи ожидаются с третьей декады апреля до конца июня на отметках от 200 до 260 см, ожидаемая глубина — 250–290 см.

На основании данных прогнозов, навигация 2022 года предполагается ниже средней водности.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

# ОБЪЯВЛЕНО ВООРУЖЕНИЕ

В Обь-Иртышском бассейне приступили к вооружению первых теплоходов.

В филиале ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» — Омском районе водных путей и судоходства приступают к вооружению первых теплоходов. Так, уже 8 апреля провели вооружение буксировщику «Василий Шелепов». Это дежурное судно будет колоть лед в затоне Иртыша, а также обеспечивать безопасность отстоя судов.

По предварительным прогнозам специалистов ФГБУ «Обь-Иртышское УГМС», активный ледоход на реках Омской области намечается с 16 по 21 апреля. По многолетней практике начало навигационного периода в Омском районе водных путей и судоходства объявляется в последних числах апреля.



Фото предоставлено пресс-службой ФБУ

# ГРУЗЫ ЕСТЬ, ГЛАВНОЕ — СУМЕТЬ ИХ ВЫВЕЗТИ

В Азово-Донском бассейне внутренних водных путей, первом из 15 речных бассейнов России, 22 марта открылась навигация.

**П**ервыми в границы бассейна зашли баржебуксирный состав «Угличанин» с баржей «Соть» (ООО «СК «Ярбункер») и проследовали в направлении города Семикаракорска. Следом в воды бассейна вошли теплоходы «Мидволга-1» и «Волгонефть-147» (ООО «Средне-Волжская СК») с назначением в порт Калач-на-Дону.

В день открытия навигации в Волгограде прошло расширенное совместное заседание общественных советов Волго-Донского и Азово-Донского бассейнов. Участие в мероприятии приняли синоптики, представители государственных структур, таких как Азово-Донская бассейновая администрация, Администрация «Волго-Дон», Ространснадзор и Донское бассейновое водное управление, судовладельцы и стивидоры. Они обсудили прошлогоднюю навигацию и поделились планами на 2022 год.

Так, по итогам навигации 2021 года объем перевозок грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации составил 8 млн 813 тыс. тонн. Это меньше по отношению к уровню 2020 года на 14,2%, или на 1 млн 460 тыс. тонн. «Грузооборот 2021 года является одним самых низких за последние 20 лет. Ниже был только в 2015 году — 8,7 млн. тонн. Доля нефтепродуктов от общего грузооборота составила 53,4%, соответственно, доля сухих грузов — 46,6%», — пояснил руководитель Азово-Донской бассейновой администрации Сергей Гайдаев.

Сократилось и количество судозаходов — на 23,9%. Если в 2020 году количество заходов в бассейн составило более 7 тыс. единиц, то в 2021-м не насчитали даже 5,5 тыс. единиц. Снижение судозаходов связывают с маловодьем, длящимся вот уже несколько лет: некоторые компании перевели крупнотоннажные суда из Азово-Донского бассейна в направлении Волго-Балтийского и Волжского, а также Каспийского региона, где более стабильная обстановка по габаритам водного пути.

Чуть лучше обстояли дела в бассейне с пассажирскими перевозками: прирост составил 45%. Из 32,2 тыс. пассажиров 23,6 тыс. были перевезены по экскурсионно-прогулочным маршрутам, а 8,6 тыс. — по туристским. Однако объясняется это особенностями 2020 года, когда в Ростовской области из-за пандемии действовал запрет на пассажирские перевозки. В итоге работать компании начали только в июле, а сезон оказался довольно коротким. При этом в

2022 году рассчитывают на рост пассажиропотока. Так, компания «Донинтурфлот», базирующаяся в Ростове-на-Дону и специализирующаяся на внутренних круизах, в 2022 году готовит к работе 7 теплоходов. Конечно, планы могут быть скорректированы в зависимости от спроса и динамики продаж. Но для сравнения: в 2021 году компания готовила к навигации три теплохода, из которых выпустила в итоге два.

Несмотря на значительное снижение грузооборота в Азово-Донском бассейне в 2021-м, пристани Дона и Усть-Донецкий порт (единственный речной порт в бассейне) показали в прошлом году рост. Так, грузооборот пристаней увеличился на 24% и составил 1,5 млн. тонн, а грузооборот Усть-Донецкого порта и вовсе вырос на 70% — с 525 тыс. тонн до 895 тыс.

«Такие темпы единственного порта в границах Азово-Донского бассейна не могут не радовать. При этом мощности позволяют порту нарастить объемы перевалки, поэтому уверены, что это не предел, и порт себя еще покажет», — заявил руководитель Азово-Донской бассейновой администрации.

По словам генерального директора ОАО «Усть-Донецкий порт» Дмитрия Глазунова, в 2022 году порт может не только сохранить прошлогодние показатели, но и превзойти их. Весь межнавигационный период порт продолжал работать, накапливая груз для отправки. Однако успех будет зависеть от ситуации как в бассейне, так и в мире в целом.

Всего в Азово-Донском бассейне в навигацию 2022 года рассчитывают перевезти 10 млн тонн. Такой прогноз сделан на основе заявок от судоходных компаний. С 1 июня в бассейне должны начаться дноуглубительные работы, которые будут производиться в плановом режиме.

Что касается соседнего бассейна — Волго-Донского, то в 2021 году по нему было перевезено 12 млн 646 тыс. тонн грузов. Основную часть составили нефтепродукты — 8 млн 242 тыс. При этом в целом грузооборот сократился на 18% в сравнении с показателями 2020 года. Объем перевозок в направлении с Волги на Дон остался на высоком уровне: 88,5% от общего объема перевозок по каналу. В два раза снизились перевозки иззернопродуктов, металла и металлоизделий, химических грузов и серы. Почти на прежнем уровне остались перевозки удобрений и нефтепродуктов, на 53% выросли перевозки строительных материалов.

Общее снижение судопотока по Волго-Донскому судоходному каналу составило 26% по сравнению с 2020 годом, а в целом по бассейну — 24%.

«По состоянию на 22 марта 2022 года, в ФБУ «Администрация «Волго-Дон» было подано заявок на заключение договора на использование инфраструктуры ВВП от 61 судовладельческой или агентской компаний. Для сравнения: в 2021 году таких договоров было 182», — рассказал руководитель ФБУ «Администрация «Волго-Дон» Александр Глушенко.

Генеральный директор ООО «Прайм Шиппинг» Игорь Ганин рассказал, что на 2022 год в судоходной компании не планируется уменьшение объемов грузоперевозки: «Заводы работают, груз есть, главное — чтобы была возможность его вывезти».

При этом сложности, связанные с маловодьем, по всей видимости, сохранятся и в 2022 году. Такое мнение высказала начальник Волгоградского ЦГМС — филиала ФГБУ «Северо-Кавказское УГМС» Наталья Петрова. Половодье хоть и началось на две-три недели раньше обычных сроков, но происходило слабо, с небольшими подъемами воды. Такому развитию событий способствовали отрицательные температуры воздуха. С 26 февраля началось наполнение Цимлянского водохранилища внешними водами.

При этом водность Нижнего Дона зависит не только от сбросов с Цимлянского гидроузла, но и от наполненности крупных притоков — рек Северский Донец и Сал. Водность Северского Донца в феврале составила 122 куб. м/с, то есть 75% нормы, в марте — 187 куб. м/с (62% от нормы). Половодье на реке Сал и вовсе не было выражено.

«Таким образом, водность Нижнего Дона в феврале составила 52% от нормы, в марте — 49%. Все это дает нам возможность сделать вывод, что на Дону сохранится сложная напряженная обстановка. Маловодье четвертый год подряд. А устьевой участок реки Дон будет подвергаться еще и ветровым сгонам», — заключила эксперт.

Окончательно решить проблему маловодья сможет Багаевский гидроузел, окончание строительства которого запланировано на 2024 год.

«Тогда мы гарантированно сможем обеспечить глубину в 4 метра на всем протяжении пути, цепочка не будет прерываться. И заходить к нам смогут, в том числе, и современные суда», — уверен руководитель Азово-Донской бассейновой администрации Сергей Гайдаев.

Фото Кристины Ткачевой



Фото с сайта Росморречфлота

# ШЛЮЗЫ ОТКРЫТЫ

Судоходный шлюз Балацковского гидроузла открыт для навигации.

Плавучая навигационная обстановка выставлена на подходах к остановочным пунктам Сарпинский остров, Островное, Вязовая Грива, на воложке Куропатка (12 км) и на подходе к пристани Краснослободск (0,8 км).

Знаки судоходной обстановки выставлены согласно схемам расположения, обозначенным в навигационных картах: в дельте р. Волга — на судоходных трассах р. Волга (14 км), протока Гандуриного (49 км), р. Бузан (14 км), пр. Прямая Болда (4 км), пр. Маневка (1 км).

Навигация в Волжском бассейне — ключевом звене Единой глубоководной системы Европейской части РФ — набирает обороты и к середине третьей декады апреля охватит все участки водных путей в границах бассейна.

# ОБЪЕМЫ СОХРАНЯЮТСЯ

Волжское пароходство рассчитывает сохранить объемы перевозок.



Фото с сайта Волжского пароходства

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» прогнозирует изменения в номенклатуре грузов из-за санкционного режима и таможенной политики, однако рассчитывает, что это не отразится на общем объеме перевозок, которые сохранятся на прошлогоднем уровне.

По данным пресс-службы, в 2021 году общий объем грузов, перевезенных судами Волжского пароходства по внутренним водным путям, составил 8,2 млн тонн. В навигацию 2022 года компания планирует сохранить объем грузоперевозок на том же уровне.

«Изменения в объемах перевозимых по ВВП грузов в той или иной степени характерны для каждой навигации и обусловлены целым рядом факторов: конъюнктурой логистического рынка, объемами производства грузов,



## КОЛЛЕГИЯ МУЗЕЕВ



Foto предоставлено пресс-службой ОСК

## СОХРАНИТЬ МОРСКОЕ НАСЛЕДИЕ

В Санкт-Петербурге состоялась VIII Коллегия музеев военно-морской направленности.

**Ф**орум, который традиционно проводит Центральный Военно-морской музей, стал представительной площадкой для обсуждения профессиональных вопросов и обмена опытом для музейных работников и специалистов в области изучения, сохранения и популяризации историко-культурного наследия Военно-морского флота России. В Коллегии приняли участие представители музейных подразделений Пролетарского завода, Невского ПКБ и Средне-Невского судостроительного завода.

Главное мероприятие года для музеев военной истории открылось пленарным заседанием с участием высоких гостей — заместителя министра обороны Геннадия Жидко, заместителя председателя правительства Ленинградской области Владимира Цоя, главы Комитета по культуре Санкт-Петербурга Федора Болдина.

Приветствие в адрес участников Коллегии направил директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов. В нем была отмечена значимость проведения Коллегии в год 350-летия Петра Великого — создателя отечественной судостроительной отрасли. ОСК подготовила целый ряд проектов, вошедших в национальный план по празднованию петровского юбилея. Алексей Рахманов также указал на важность сохранения морского наследия России, которое является «богатейшим пластом истории нашей страны, свидетельством ее могущества, которое ковалось моряками и корабелами, создавалось на верфях и в дальних походах». Популяризация и изучение морской истории — это общая задача для ОСК, ЦВММ и — шире — всей Ассоциации военно-морских музеев, членами которой являются в том числе музеи предприятий ОСК. «Мы стремимся сделать их доступнее для всех, кто любит морскую историю нашей страны. Для этого нужны новые подходы,

современные технологии и высокая квалификация специалистов. Большую помощь в этом может оказаться регулярный обмен идеями на площадке Ассоциации», — заявил Алексей Рахманов.

Подготовка к предстоящему юбилею Петра Великого, рост популярности, а вместе с ней и ответственности военных музеев в сохранении исторической памяти и патриотическом воспитании молодежи стали сквозными темами пленарного заседания VIII Коллегии. Об этом говорил зампредседателя правительства Ленинградской области Владимир Цой и глава Комитета по культуре Санкт-Петербурга Федор Болдин.

Заместитель министра обороны Российской Федерации Геннадий Жидко отметил, что военные музеи вступают в новый период развития: «Становясь с каждым годом все более привлекательными для посетителей, они завоевывают большой авторитет в профессиональном сообществе и способствуют укреплению позитивного образа российских Вооруженных сил», — подчеркнул он.

На важность регулярных контактов музеиного сообщества указал директор ЦВММ Руслан Нехай. Он также анонсировал выставку портретов Петра Великого. Организаторы экспозиции отмечают, что «образ Петра Великого занял почетное место в государственной идеологии и в изобразительном искусстве современной России. Личность царя, парадоксальным образом совмещающая жесткое западничество, радикальное реформаторство и горячий патриотизм, стала едва ли не самой актуальной из всех главных исторических персон российской истории».

В пленарном заседании также принял участие директор департамента взаимодействия с органами государственной власти и общественными организациями АО «ОСК» Никита Пичугин. Он рассказал о ряде значимых

морских музейных проектов, которые удалось реализовать корпорации, в числе которых совместная с ЦВММ выставка в здании Адмиралтейства, историко-документальная экспозиция, посвященная 325-летию указа «Морским судам быть» в Президентской библиотеке, и два совместных выставочных проекта с Государственным историческим музеем.

Вместе с тем корпорация включилась в системную работу и с музеиными подразделениями собственных предприятий. Прошлой осенью в Санкт-Петербурге состоялся первый семинар музеиных работников ОСК. По словам Никиты Пичугина, ОСК обладает мощным музейным потенциалом, который необходимо раскрывать. Наглядным примером является совместный медиапроект «Морская держава», рассказывающий о морской истории, петровских действиях и современных достижениях корабелов — в том числе на основании исторических документов и артефактов из музеев предприятия ОСК. К настоящему моменту вышло более 90 публикаций, а их общая аудитория превысила 500 тысяч человек. Кроме того, Никита Пичугин рассказал о планируемом восстановлении музея Балтийского завода и обратился к Ассоциации военно-морских музеев с просьбой оказать содействие в формировании его экспозиции. «Считаю, что этот проект может стать общим большим делом, где Ассоциация способна проявить свою ведущую роль интегратора музеиного сообщества», — заявил он.

В рамках Коллегии прошли мастер-классы и лекции специалистов по морской истории, а также состоялось общее собрание Ассоциации военно-морских музеев. На нем была отмечена работа Музея истории Средне-Невского судостроительного завода, а его директор Владимир Галант вошел в обновленный совет Ассоциации.

## АНИИ

## ГРАНТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ

Минобрнауки выделило на модернизацию комплекса ледовых опытных бассейнов АНИИ грант в размере 33,95 млн руб.

**А**рктический и Антарктический научно-исследовательский институт (АНИИ) модернизирует комплекс ледовых опытных бассейнов, предназначенный для испытаний моделей судов и инженерных сооружений для работы в полярных широтах. Модельные испытания — важнейший этап проектирования ледовой морской техники, предназначенный для научно-исследовательской работы, освоения арктических месторождений и создания морских транспортных систем. На основе полученных данных определяются технические параметры будущих судов, проверяется их устойчивость к воздействию морского льда различной толщины.

«Испытания позволяют определить существенные параметры, от которых зависит мощность, надежность и, что немаловажно, стоимость будущего судна. В наших ледовых бассейнах прошли проверку десятки моделей. Здесь началась история первого в мире атомного ледокола «Ленин», здесь прошли модельные испытания нового флагмана российской полярной науки — ледостойкой платформы «Северный полюс». Модернизация позволит нам обновить исследовательскую базу и качественно повысить уровень нашей работы. Модели станут более технологичными, расширится номенклатура и повысится точность экспериментов», — рассказал Александр Макаров, директор Арктического и Антарктического научно-

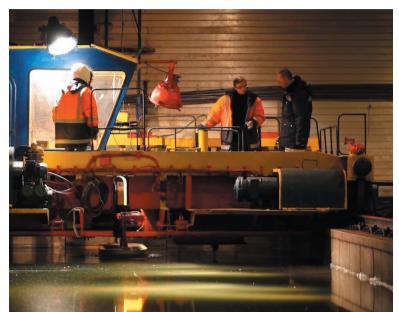


Фото с сайта АНИИ

исследовательского института. Грант в размере 33,95 млн руб. на техническое обновление комплекса ледовых опытных бассейнов выделяется Министерством науки и высшего образования РФ. Работы планируется выполнить до конца 2022 года.

Научно-экспериментальный комплекс включает в себя два бассейна. В большом ледовом бассейне длиной 30,5 м, шириной 5 м и глубиной 1,8 м поддерживается температура воздуха на уровне -18 °C. Здесь проводятся исследования процессов взаимодействия судов и стационарных инженерных сооружений с ледяным покровом. В бассейне можно варьировать соленость воды и управлять прочностными характеристиками замораживаемого льда толщиной до 60 мм.

В малом ледовом бассейне появится возможность для проведения экспериментов в области механики деформации и разрушения льда естественного замерзания толщиной до 2 метров. Длина чаши бассейна составляет 5 м, ширина 5 м и глубина 2,5 м. В результате модернизации температура воздуха в помещении будет доведена до -30 °C.

## ПОДПИСКА

на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2022 г.



## Журнал «ГидроТехника»

Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6000
- Годовая подписка на печатную и электронную версию журнала (4 номера) — 8000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4000



## Журнал «ПортНьюс»

Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 9000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 5000



## Газета «Водный транспорт»

Отраслевое издание, которое объективно и своевременно освещает события в сфере морского и речного транспорта. В 2018 году газета отметила 100-летний юбилей.

- Один экземпляр газеты ежемесячно (всего 12 экземпляров в год) — 3600



## Дайджест «Бункерный рынок. Цены»

Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

- Два выпуска в неделю в электронном формате, 8 выпусков в месяц — 16 000



Стоимость подписки на печатные версии включает стоимость доставки «Почтой России»

ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:

- по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
- e-mail: ek@portnews.ru
- через форму подписки на сайте [www.portnews.ru](http://www.portnews.ru)



## КОНТЕНТ ДЛЯ «ФАРВАТЕРА»

«Газпромнефть Марин Бункер» и ГУМРФ разработали контент профессионального морского образования «Фарватер».

«Газпромнефть Марин Бункер» в рамках программы «Родные города» поддерживает развитие системы образования в области подготовки морских специалистов. Так, в сотрудничестве с ГУМРФ разработан и актуализирован контент электронных курсов системы дистанционного обучения «Фарватер».

Для обучения и переподготовки профессиоников морских специальностей одобренная Российской морским регистром судоходства система «Фарватер» предлагает более 5 тысяч программ. В том числе курсы, разработанные в партнерстве с «Газпромнефть Марин Бункер».

Новый контент «Фарватера» позволяет стандартизировать процессы обучения и аттестации специалистов морской отрасли, обеспечивает доступность и непрерывность подготовки слушателей и минимизирует финансовые и временные расходы членов экипажей и судовладельцев.

Обучение доступно для судомехаников, судоводителей, электромехаников, операторов систем управления движением судов. Материалы по программам подготовки собраны в едином электронном курсе в виде лекций, презентаций, тестов, словарей и ссылок на полезные ресурсы.

МОРСКОЙ УТЦ

## НОВЫЙ ТРЕНАЖЕР

В ГУМРФ введен в эксплуатацию новый тренажер по обучению техобслуживанию систем судового динамического позиционирования.

Подготовка экипажей судов по программе «Обслуживание судового оборудования динамического позиционирования» теперь доступна на новой высокотехнологичной площадке центра на Заневском проспекте в Санкт-Петербурге с использованием реального судового оборудования и программного обеспечения последнего поколения в соответствии с рекомендациями Международной ассоциации морских подрядчиков IMCA M117 и отраслевых стандартов The Nautical Institute.

Введенный в эксплуатацию тренажер соответствует системам, используемым на судах класса DYNPOS-2 по классификации Российского морского регистра судоходства.

Заложенная в тренажер математическая модель судна с системой управления ДП обеспечивает реалистичность его маневрирования и отображения работы различных устройств, а также обеспечивает согласованность и точность данных, поступающих в СУДП.

Тренажер позволяет изучать устройство и принципы работы системы динамического позиционирования и взаимодействие с судовыми системами, включая электроэнергетическую систему, комплекс пропульсивных механизмов, системы определения местоположения судна, датчики параметров воздействия внешних сил, осваивать базовые принципы технического обслуживания и ремонта оборудования ДП. Инструкторы Морского УТЦ разработали учебную программу и сценарии упражнений с целью помочь слушателям курсов эффективно отрабатывать алгоритм поиска и устранения неисправностей на судне в случаях отказа различных систем и для обеспечения безопасной работы машинного отделения во время проведения операций с воздействием систем ДП.

«Рост функциональных задач нашего флота, в том числе в Арктике и в развитии «зеленых» топливных сегментов, требует постоянного развития профессиональных компетенций моряков и применения прогрессивных форматов обучения», — считает Алексей Медведев, генеральный директор «Газпром Марин Бункер». — Подготовка высококвалифицированных специалистов для российской судоходной отрасли имеет стратегическое значение, и наш совместный проект — вклад в планомерную подготовку моряков, в том числе собственных сотрудников — экипажей судов «Газпромнефть Шиппинг».

«Развитие дистанционных образовательных технологий и электронного обучения, а также смешанных форм подготовки (т.н. blended education) — не только современный тренд, это возможность сократить накладные расходы клиента, сэкономить время слушателя курсов, обеспечить большую доступность образования и повысить уровень восприятия образовательного контента. Мы намерены совместно с нашими партнерами развивать это направление и в дальнейшем», — сказал Сергей Айзинов, директор Института ДПО ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова.

## ЯРМАРКА ВАКАНСИЙ

## КУРС НА РОССИЙСКИЙ ФЛАГ!

В ярмарке вакансий, прошедшей в ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, приняли участие только российские судоходные компании.

В стенах учебного городка прошла ярмарка вакансий плавсостава для обучающихся университета по специальностям подготовки членов экипажей судов. Ее главной целью стала помочь курсантам в поиске мест для прохождения практической подготовки и дальнейшего трудоустройства в складывающихся условиях международных санкций. Именно поэтому участниками мероприятия стали только российские судоходные компании — партнеры Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова.

В работе ярмарки вакансий плавсостава приняли участие ООО «Инок ТМ», ООО «Пола Райз», ООО «ВодоходЪ», ООО «БФ Танкер», ФГУП «Росморпорт», АО «Судоходная компания «Волжское пароходство», ООО «Сплитхоф Раша». Основными посетителями стали будущие судоводители, судомеханики и электромеханики — курсанты 3–4 курсов Института «Морская академия».

С приветственным словом перед участниками выступил проректор по конвенционной подготовке и обеспечению плавательной практикой Александр Горобцов. Далее к курсантам обратились руководитель службы управления персоналом ООО «Инок ТМ» Валерий Красников, заместитель генерального директора по персоналу ООО «ВодоходЪ» Юрий Костин, начальник кадровой службы ООО «БФ Танкер» Игорь Фурман, начальник отдела персонала ООО «Сплитхоф Раша» Ольга Петровская.

Работа ярмарки была поделена на две части. В актовом зале проходила стеновая сессия всех участвующих в мероприятии компаний. Кур-

санты получили возможность пообщаться с их представителями напрямую и получить подробную консультацию о возможности прохождения практики и дальнейшего трудоустройства. Параллельно в малом конференц-зале каждой компании было выделено время для полноценной самопрезентации.

Представители компаний рассказали о своем флоте, районах плавания судов и особенностях работы. Со стороны курсантов поступало множество вопросов, включая финансовое и социальное обеспечение, перспективы карьерного роста, возможность трудоустройства иностранных граждан.

В работе ярмарки принял также участие европейский центр организации учебных практик — структурное подразделение университета, непосредственно обеспечивающее взаимодействие с судоходными компаниями и направление на плавательную практику всех курсантов ГУМРФ. На протяжении всего мероприятия главный специалист центра Александр Камелин подробно консультировал всех интересующихся о порядке направления на практику, особенностях оформления необходимых документов в университете, актуальных требованиях российского законодательства в области дипломирования членов экипажей судов.

Общение еще раз подтвердило, что проблема занятости успешнее всего решается на основе прямого контакта между потенциальными работодателями и будущими специалистами. Университет продолжает активно развивать партнерские отношения с российскими и зарубежными судоходными компаниями.



Фото с сайта ГУМРФ



## ИДПО

## В РЕКОРДАХ ПО ВСЕМ НАПРАВЛЕНИЯМ

В ГУМРФ в 2021 году курсы повышения квалификации прошли более 22 тыс. человек.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова подвел итоги деятельности Института дополнительного профессионального образования в 2021 году. Общий объем выполненных образовательных услуг показал второй в истории результат после 2016 года, когда накануне завершения переходного периода по внедрению Манильских поправок к Конвенции ПДНВ 1978 года прошли повышение квалификации более 25 тыс. специалистов отрасли.

В 2021 году в учебных центрах повышения квалификации в Макаровке прошли подготовку более 22,5 тыс. человек. По сравнению с 2020 годом рост объемов подготовки составил 20,5%.

Одной из функций Института ДПО является обеспечение внебюджетных доходов вузов. Рост по данной статье по сравнению с финансовыми результатами 2020 года составил 26,17%. Даже по сравнению с рекордными за историю функционирования института показателями доко-

видного 2019 года рост объемов внебюджетных поступлений университета от реализации дополнительных профессиональных программ составил 13,4%.

Рекордные за историю доходы были обеспечены успешной деятельностью всех подразделений Института ДПО. Все шесть учебных центров в Санкт-Петербурге, а также филиалы в Мурманске и Архангельске показали рост объемов доходов. Начал свою деятельность и Учебно-тренажерный центр Беломорско-Онежского филиала в Петрозаводске.

Институт ввел в эксплуатацию пять новых тренажерных комплексов морской и речной навигации и связи, модернизировал учебно-тренировочный комплекс по борьбе с пожарами в учебном городке № 5 на Большом Смоленском пр., ввел в эксплуатацию тренажерный модуль по предотвращению и тушению газовых пожаров в соответствии с требованиями Кодекса МГТ и Правила V/3 Конвенции ПДНВ.