



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№4

15
апреля
2023

Выходит один раз в месяц

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

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

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



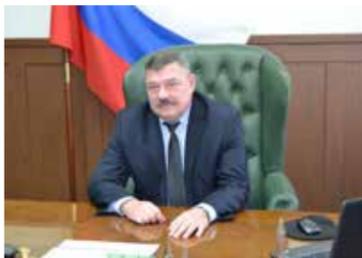
ОПТИМАЛЬНАЯ МЕРА ГОСПОДДЕРЖКИ — ЛИЗИНГ СТР. 3



КАСПИЙСКИЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ — ОН ПЕРВЫЙ САМЫЙ СТР. 5



ДО ПЕТРОПАВЛОВКИ НА ВЕСЛАХ СТР. 6



СЕРГЕЙ ГАЙДАЕВ: «У ДОНА ЕСТЬ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ РОСТА» СТР. 8



ВОЛЖСКИЙ БАСЕЙН: УЖ БОЛЬШЕ ВЕКА СТР. 9



В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ С ВЫСОКОЙ МИССИЕЙ СТР. 11



Фото с сайта ОСК

«ЛОТОС» РАСЦВЕЛ ТРИКОЛОРОМ

На танкере-химовозе проекта RST 25/7 «Волготранс-2501», построенном ЮЦСС, поднят государственный флаг.

На производственной площадке «Лотос» Южно-го центра судостроения и судоремонта состоялась торжественная церемония подписания приемо-передаточного акта и поднятия государственного флага России на борту судна проекта RST 25/7. Танкер-химовоз строился по заказу судоходной компании «Волготранс». Судно построено по проекту «Морского инженерного бюро — СПб»

В мероприятии приняли участие статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов,

вице-губернатор — председатель правительства Астраханской области Олег Князев, генеральный директор ООО «Волготранс» Родион Светличнов и глава ЮЦСС Анатолий Мишанов.

«Мы гордимся каждым новым судном и каждым новым кораблем, над которым поднимаем российский флаг. Но сегодняшнее событие важно еще и потому, что является частью государствен-

ной программы по увеличению отечественного грузового флота. Открылись новые азиатские маршруты, нужно развивать международный транспортный коридор «Север — Юг». Очевидно, что нам необходимы новые перевалочные суда: контейнеровозы, танкеры. Мы строим грузовой флот по хорошо зарекомендовавшим себя проектам. В том числе, это многоцелевые танкеры проекта

RST 25/7, представители нового типа отечественных танкеров река-море с повышенным классом экологической безопасности и автоматизации», — отметил Виктор Евтухов.

Судно с шестью грузовыми танками предназначено для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60 °С, а также растительных масел и химических грузов. Имеется возможность одновременно перевозить грузы двух разных сортов.

Основные характеристики проекта RST 25/7: длина — 139,99 м, ширина — 16,60 м, осадка в море/реке — 4,175 / 3,60 м, дедейт в море (T=4,175) / в реке (T=3,60) — 6613 / 5132 т, мощность и тип ГД 2 x 1200 кВт, скорость хода — 10,5±0,3 узла.

С МИЛЛИАРДАМИ ГОСПОДДЕРЖКИ

На меры господдержки гражданского судостроения в 2023–2025 годах предусмотрено финансирование в 36 млрд рублей.

На реализацию действующих мер господдержки гражданского судостроения в 2023–2025 годах Минпромторгом России предусмотрено финансирование в размере 36 млрд рублей. Об этом изданию сообщили в Министерстве промышленности и торговли РФ.

В 2023–2024 годах также предусмотрены субсидии на сумму 15 млрд рублей на финансовое

обеспечение затрат на выполнение комплексных проектов по разработке, созданию и внедрению в серийное производство судового комплектующего оборудования.

В настоящее время Минпромторг России реализует комплекс мер государственной поддержки строительства гражданских судов. Как уточнили в министерстве, ключевыми из них являются: субсидии на возмещение части затрат

на уплату процентов по кредитам, лизинговых платежей, а также процентов за предоставление рассрочки, на приобретение гражданских судов; субсидии на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию («судовой утилизационный грант»); субсидии на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строитель-

ством крупнотоннажных судов; субсидии на возмещение части затрат на строительство судов рыбопромыслового флота; субсидии на возмещение части затрат на строительство судов-кранов на верфях Дальневосточного федерального округа; программа льготного лизинга.

Напомним, по итогам заседания Совета по стратегическому развитию и национальным проектам, состоявшегося 15 декабря 2022 года, президент РФ Владимир Путин поручил правительству обеспечить за счет средств ФНБ софинансирование строительства до 2027 года гражданских судов водного транспорта.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

ЦЕНТРАЛИЗОВАТЬ
И СИСТЕМАТИЗИРОВАТЬ

В первом чтении принят законопроект «О северном завозе».

Государственная дума приняла в первом чтении законопроект «О северном завозе», разработанный Минвостокразвития России с участием представителей обеих палат Федерального Собрания, регионов, экспертов от науки и бизнеса.

Северный завоз — это доставка грузов и жизненно важной продукции в 25 регионов Крайнего Севера для 3 млн жителей внутренним водным и морским транспортом. Из-за существующих инфраструктурных ограничений срок доставки продукции увеличивается в несколько раз, а цены на социально значимые товары в 2–2,5 раза превышают среднероссийские. В некоторых районах окно доставки жизненно важных грузов составляет всего несколько недель в году.

Основные нововведения: создание централизованной системы управления северным завозом. Сегодня основной вызов северного завоза — это сложная, многоэтапная логистика; внедрение государственных и муниципальных мер поддержки; снятие инфраструктурных ограничений; запуск механизмов предупреждения возникновения дефицита грузов жизнеобеспечения; определение перечня объектов опорной сети транспортно-логистической инфраструктуры северного завоза и нормативов по их содержанию.

Ожидаемые эффекты принятия законопроекта: снижение стоимости товаров жизнеобеспечения в регионах Крайнего Севера в среднем на 15%; повышение надежности поставок грузов жизнеобеспечения; сокращение сроков доставки.

Как сообщается на сайте Госдумы, до настоящего времени дея-

тельность в сфере северного завоза законодательно не урегулирована: отсутствует системный подход к его организации и осуществлению на федеральном уровне, а также полная статистическая информация об объемах и маршрутах перемещения грузов.

Законопроектом устанавливаются критерии отнесения к территориям северного завоза. Перечень таких территорий, а также его критерии определит правительство.

«В целях построения эффективной системы управления северным завозом в законопроекте закреплено распределение полномочий между уровнями власти — федеральным, региональным и местным», — уточняется в пояснительной записке.

Также документ предусматривает категорирование грузов северного завоза. Предлагается разделить их на три группы: к первой категории отнесены грузы, необходимые для обеспечения жизнедеятельности населения и стабильного функционирования организаций социальной сферы, ЖКХ и энергетики; ко второй — грузы для государственных и муниципальных нужд; к третьей — иные грузы, не включенные в первую и вторую категории.

Также вводится институт планирования северного завоза грузов первой и второй категорий. Такой план будет формироваться ежегодно на трехлетний период и утверждаться до 1 ноября.

В настоящее время в периметре северного завоза находится 25 регионов России, в которых проживают более 3 млн человек. Ежегодно на закупку и доставку более 3 млн тонн грузов выделяется более 87 млрд рублей.

СНИЗИТЬ ФИНАНСОВУЮ
НАГРУЗКУ

Законопроект «О северном завозе» позволит снизить финансовые издержки.

Северный завоз — это не просто упорядочение логистики, но и снижение финансовой нагрузки. Такую оценку законопроекту дал вице-премьер РФ — полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«Сейчас внимание к северному завозу со стороны Минтранса, со стороны транспортных компаний, Правительства РФ в целом стало намного больше. Пока это, так сказать, ручная работа. Сформировавшаяся матрица работы по северному завозу она станет, когда закон будет принят. Пока мне представляется, что закон разработан достаточно качественно, он позволяет работать», — сказал он журналистам.

По его мнению, короткий период северного завоза и сложная логистика влияют на то, что «цена лезет вверх». «Вот наша задача — эти цены снизить. Инструменты там заложены. Но чтобы в эти инструменты вписать конкретные цифры бюджетных планировок, нам потребуется еще совместная существенная работа, прежде всего, с министерством финансов», — пояснил Юрий Трутнев.



Фото с сайта ЛОРП

ВКМСК

ДЕСАНТ ЗЕМКАРАВАНОВ

На ВКМСК в навигацию планируется задействовать до 18 земкараванов.

В составе развернутой на ВКМСК группировки суда дноуглубительного флота ФГУП «Росморпорт» перечислены «Петр Саблин», «Артемий Волынский», «Иван Черемисинов», «Кроншлот» и «Северо-Западный-503». Земснаряды «Аркадий Кардаков» и «Профессор Лукин» были переброшены с Камского и Волжского бассейнов, еще два — «Могучий» и «Беляна» — привлечены через субподрядные организации.

Дноуглубительная техника из центральных и северных речных бассейнов РФ отправляется на юг и будет подключаться к работе на Волго-Каспийском канале по мере открытия в этих районах навигации-2023.

Как показывают весенние промерные съемки, на основании которых формируется план расстановки дноуглубительного флота, заносимость канала остается в пределах нормы. Основная проблема на морской части канала — продолжающееся падение уровня Каспийского моря, заставляющее пересматривать подходы к объемам и организации дноуглубительных работ.

Всего на ВКМСК в 2023 году будут задействованы до 18 земка-

раванов, в том числе 6 судов собственного флота ФГУП «Росморпорт», специализированные суда, предоставленные администрациями пяти бассейнов внутренних водных путей и рядом субподрядных организаций, сообщалось ранее. На текущий год на ВКМСК запланировано дноуглубление в объеме 12 млн куб. м, что более чем вдвое превышает показатель 2022 года (5 млн куб. м).

По итогам выполнения работ по развитию ВКМСК к концу 2023 года будет обеспечен проход

судов с осадкой не менее 4,5 м с сохранением отдельных участков одностороннего движения. В 2022 году ФГУП «Росморпорт» обеспечило проход судов с осадкой 4,2 м.

На проведение дноуглубления на ВКМСК в текущем году ФГУП «Росморпорт» из бюджета выделена субсидия в 2,5 млрд рублей.

Волго-Каспийский морской судоходный канал сегодня — это самый протяженный искусственный канал России.



Фото с сайта Росморречфлота

ИНФРАСТРУКТУРА

ГИДРОУЗЛЫ, ШЛЮЗЫ, КАНАЛЫ

ФКУ «Ространсmodernизация» планирует в 2023 году ввести шесть объектов внутренней водной инфраструктуры.

ФКУ «Ространсmodernизация» на 2023 год планирует ввод шести объектов внутренней водной инфраструктуры. Об этом во время «круглого стола» в Совете Федерации рассказал заместитель генерального директора учреждения Денис Ахаев. Всего портфель проектов по реконструкции инфраструктуры водного транспорта составляет 28 объектов, из которых 18 приходится на внутренние водные пути.

«На 2023 год Ространсmodernизацией запланирован ввод шести объектов. Это гидроузел № 6 на Волго-Донском канале, подстанция 110 кВ «Икша» и третий гидроузел на Канале имени Москвы, Нижне-Камский шлюз, завершение второго этапа реконструкции Енисейского бассейна, шлюз № 18 на Беломорско-Балтийском судоходном канале», — уточнил Денис Ахаев.

Он напомнил, что ключевыми объектами являются Багаевский и Городецкий гидроузлы. При этом на сегодняшний день по Багаевскому гидроузлу фаза монтажно-строительных работ ведется с небольшим отставанием, которое планируется нагнать в течение 2023 года. На объекте сейчас задействовано порядка 500 рабочих и 300 ед. техники.

Что касается Городецкого ги-

дроузла, то завершено проектирование первого этапа, проведен подготовительный этап. На сегодняшний день полностью выполнены демонтажные работы, идет завоз материалов и погружение шпунта.

«Основные производственные работы будут акцентированы у нас на камере № 15А. Ориентировочный срок выхода из экспертизы — апрель 2023 года. Работы все в графике», — добавил Денис Ахаев.

Проектная отметка — минус 9,3 м. На стройплощадке БГУ разработано 900 тыс. куб. м грунта в основном котловане под водосбросную плотину.

На Багаевском гидроузле в настоящее время выполняются работы по водопонижению и разработке грунта в основном котловане под водосбросную плотину. Работы между собой циклично связаны: после снижения уровня воды разрабатывается грунт, затем опять выполняется водопонижение и снова производится выемка грунта. Проектная отметка должна достичь минус 9,3 м. Разработано более 900 тыс. куб. м грунта.

Продолжается устройство причально-подходных каналов в верхнем и нижнем бьефах, которые предназначены для обеспечения удобного захода судов в шлюз, выхода из него, а также

ожидания шлюзования. Стены причально-подходных каналов (направляющие палы) выполнены из шпунта Ларсена Л 5-УМ. На сегодняшний день в верхнем бьефе погружено 956 штук, в нижнем — 336 штук. Параллельно идут работы по устройству анкерных плит, которые служат своего рода якорем для стенок канала. Для усиления анкерного ростверка (верхняя часть свайного фундамента) выполняется погружение свайных труб.

В тракте рыбоходно-нерестового канала выполняются работы по водопонижению и разработке грунта. На участке, где работы уже выполнены, производится укладка геотекстиля и крепление дна канала щебнем.

Идут работы на головном регуляторе РНК, который представляет собой гидротехническое сооружение, состоящее из входного участка, флютбетной части (искусственное ложе для протекания водного потока) и выходного участка. В будущем его функционалом станет поддержание оптимального расхода воды в рыбоходно-нерестовом канале. Выполняются работы по армированию фундаментной плиты флютбета и подпорной стенки, призванной защитить канал от размыва рекой.



КРУИЗНЫЙ ФЛОТ



Фото с сайта компании «Гама»

ОПТИМАЛЬНАЯ МЕРА
ГОСПОДДЕРЖКИ — ЛИЗИНГ

Для реализации государственной круизной стратегии до 2035 года необходимо построить 150 судов.

Круизный флот России сокращается быстрее, чем обновляется, несмотря на принятую в 2022 году государственную стратегию развития туризма, декларирующую удвоение круизного рынка к 2035 году. Об этом сказал генеральный директор ООО «Гама» Дмитрий Галкин на XVIII Международной туристической выставке «Интурмаркет» в Москве.

По словам руководителя нижегородской круизной компании, к 2030 году российский круизный флот ожидает сокращение на 50% — примерно до 50 судов. «Сегодня круизный флот страны составляет около 100 судов разной степени изношенности. Ежегодное выбытие флота — 5–6 единиц, а строится в России сегодня только 7 судов. Для достижения задачи удвоения круизного туризма к 2035 году нужно построить столько же судов, сколько эксплуатируется сегодня, то есть, с учетом выбытия, это порядка 150 новых судов. Если ничего не делать, у нас через 7–8 лет объем круизного рынка упадет в два раза», — заявил эксперт.

По его мнению, проблематика строительства круизного флота связана в первую очередь с неопределенной позицией государства, начиная со стадии планирования

и кончая мерами поддержки, которых, по его словам, недостаточно. «Ежегодно круизные компании подают заявки на обновление флота в правительство, исходя из реальных потребностей. Однако в итоге на официальном уровне озвучивается план, не имеющий ничего общего с круизной реальностью: «построить 140 единиц флота класса «река-море». Зачем, для кого?» — спрашивает Дмитрий Галкин.

Он считает, что отсутствие систематического подхода в строительстве судов резко снижает конкурентоспособность круизного сегмента. «Сегодня мы не видим со стороны государства понимания приоритетности тех или иных проектов в гражданском судостроении. Не видим системного подхода, как это было в советское время, когда были типовые проекты и международная кооперация. Нужно, чтобы судостроительные компании покупали готовый продукт, массовый флот, а не создавали каждый раз заново головные суда», — полагает он.

Меры господдержки, по его словам, не соответствуют темпам роста цен в судостроении. «За последние два года расходы на постройку судна выросли в два раза. Та господдержка, которую мы получаем в виде утилизационного гранта в размере 25%, не соответствует росту затрат.

Например, в Норвегии утилизационный грант составляет 90%. Дали бы хотя бы половину. Думаю, нам надо развиваться или как во всем мире, или никак», — считает руководитель судостроительной компании.

По его мнению, оптимальная мера господдержки сегодня — это лизинг. По этой схеме компания строит два теплохода: «Первый теплоход — «Золотое кольцо», который мы строим с 2018 года по собственному проекту на астраханском судостроительном заводе «Лотос». Строительство ведется по договору с АО «Машпромлизинг», на 15 лет под 3%. Судно уже готово на 95%, в данный момент ведутся отделочные работы и устанавливается мебель. За исключением носового подруливающего устройства, все материалы и оборудование — отечественного производства. Так что проблем с обслуживанием мы не видим. Судно начнет навигацию в мае и будет ходить по круговому маршруту между Нижним Новгородом и Москвой. По нашим расчетам, срок окупаемости судна составит 13–14 лет. Второе судно строится на той же верфи, сдача запланирована на 2024 год», — рассказал руководитель нижегородской компании, флот которой сегодня состоит из шести обычных круизных судов и трех судов колесного типа.

ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ЛИДИРУЕТ ВОСТОЧНАЯ
ВЕТВЬ МТК «СЕВЕР — ЮГ»

Перевозки по МТК «Север — Юг» выросли вдвое в первом квартале 2023 года — до 2,3 млн тонн.

Развитие международного транспортного коридора «Север — Юг», несмотря на активность, пока не делает его серьезной альтернативой существовавшему до недавних пор маршрутам из-за низкой емкости и сложности в сотрудничестве с государствами-партнерами. Об этом рассказал президент Национального исследовательского центра перевозок и инфраструктуры Павел Иванкин на конференции Chemical SC-2023 в Москве.

По его словам, тем не менее МТК «Север — Юг» переживает бурное развитие: в первом квартале 2023 года рост грузоперевозок прогнозируется вдвое — до 2,3 млн тонн, в том числе на его западной ветке — в 2 раза, Транскаспийской — в 3 раза, восточной — в 33 раза. «Вряд ли сегодня можно рассматривать этот коридор как логистическую альтернативу. Если по итогам года здесь будет перевезено 10 млн тонн, это будет достижение. Сравните: РЖД в сутки грузит более 3,5 млн тонн. Потенциал у направления, безусловно, есть. Иранцы, например, заявляют, что готовы переваливать 20–25 млн тонн. Развитие коридора требует инвестиций, но делать на него ставку пока преждевременно», — считает эксперт.

Одна из основных проблем — это разница в организации бизнеса и менталитета. «С Ираном и государствами Центральной Азии у нас очень низкая среда цифрового взаимодействия. Мы не имеем возможности получать оперативную и достоверную информацию о грузе, находящемся в пути по их тер-

ритории. По некоторым отправкам мы видим рост просрочки в 5–6 раз. А ускорить процесс, допустим, административными методами, очень сложно», — говорит он.

В связи с этим возникает другая тенденция: российские грузоотправители возвращаются на привычные маршруты на Северо-Западе. «Если не будет дополнительных рисков, связанных с вторичными санкциями, или новых санкций, то у Северо-Запада есть возможность полностью восстановиться до уровня 2021 года, в том числе по контейнерным перевозкам. Компенсировать потерянный грузопоток на Европу перевозками, пусть и удлиненными, в АТР. Отчасти этому будет способствовать перегруженность Восточного полигона и изменения стоимости логистики», — заключает эксперт.

Международный транспортный коридор «Север — Юг» — мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Западные и восточные ветки МТК проходят через Иран: западная ветка предусматривает перевозку по Ирану автомобильным транспортом через Решт, восточная — железнодорожным. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Западная ветка также проходит через Азербайджан, восточная — через Казахстан и Туркменистан.

К 2030 году ожидается рост объема российских грузов по коридору «Север — Юг» почти в два раза: с текущих 17 млн до 32 млн тонн.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ

ПЕРЕВОЗЧИКОВ —
В ЕДИНУЮ СИСТЕМУ

В России может быть создана единая национальная цифровая транспортно-логистическая платформа.

Рассматривается возможность создания единой национальной цифровой транспортно-логистической платформы в России. Об этом в ходе конференции «Цифровизация на транспорте» сообщил представитель ассоциаций морских агентов Калининграда, Санкт-Петербурга и Юга России, директор проекта Single Window группы «Морской Экспресс» Владимир Коростелев. По его словам, этой проблемой занимаются две независимых друг от друга группы — от Аналитического центра при Правительстве РФ и Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика».

Суть системы заключается в том, чтобы объединить всех перевоз-

чиков в единую мультимодальную систему по принципу Uber (Яндекс-такси и т.п.), посредством которой можно было бы заказать доставку груза «от двери к двери». Для этого необходимо создать единую государственную систему больших данных на основе международных стандартов.

По словам эксперта, подобная система — Logink — уже создана и функционирует в Китае. В ней участвуют даже самые мелкие перевозчики, вплоть до курьеров на велосипедах. Система обрабатывает порядка 30 млн заявок в сутки. Все расходы на функционирование системы финансируются государством.

ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ

...И УДАЛЯЕТСЯ ПРИЧАЛ

В навигацию 2023 года на водном транспорте ожидается прирост пассажиров.

Водным транспортом в 2023 году планируется перевезти 9,5 млн пассажиров. Об этом во время встречи с Владимиром Путиным сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев.

«...В этом году по ряду бассейнов навигацию мы сейчас запускаем и дальше по мере изменения погодных условий будем ее развивать. В 2022 году перевозки внутренним водным транспортом составили 9 млн пассажиров, это

на 6% выше уровня 2021 года. В этом году мы ожидаем примерно такой же прирост и считаем, что сможем перевезти 9,5 млн пассажиров водным транспортом», — рассказал министр.

По словам Виталия Савельева, в 2023 году ожидается рост и мультимодальных перевозок, когда пассажиры могут воспользоваться по единому сквозному билету несколькими видами транспорта.

«В настоящее время уже запущены 38 круглогодичных маршрутов. Мы добавили к ним семь дополнительных маршрутов: пять маршрутов в Абхазию и два в Калининград», — уточнил министр.



Фото с сайта delabuga.ru

ПАССАЖИРСКИЕ

УЧЛИ КЛИМАТИЧЕСКИЕ
ОСОБЕННОСТИ

Судзавод «Красная Кузница» начал сборку корпуса второго пассажирского судна проекта РЕГК.126.

Судоремонтный завод «Красная Кузница» начал сборку корпуса второго пассажирского судна проекта РЕГК.126. Строительство началось с формирования носовой части корпуса, детали для которой изготавливаются в третьем пролете блока цехов. На следующем этапе будет собрана кормовая часть и произведена ее стыковка с носовой.

Технологический цикл отработан на строительстве первого судна, корпус которого переведен на низкий стапель. После прохождения контроля сварных швов наружной обшивки заводским ОТК и специалистов Российского речного регистра корабельщики приступят к формированию салона и рулевой рубки.

Закладка головного судна проекта РЕГК.126 на верфи состоялась 29 июня 2022 года. Всего «Красная Кузница» построит четыре судна данной серии. Три — для

сообщения жителей островных территорий Архангельска (по 100 мест), одно — для левобережья Онеги (на 65 мест). При разработке проекта были учтены климатические особенности региона. Ранее сообщалось, что первые два пассажирских судна ледового класса будут сданы в 2024 году, еще два — в 2025 году.

Заказчиками выступили АО «Машпромлизинг» и ГБУ Архангельской области «Региональная транспортная служба». Средства на строительство выделяются в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы», а финансирование осуществляется в рамках программы лизинга морских и речных гражданских судов АО «ОСК» при участии Минпромторга России.

Характеристики судна: длина — 28,4 м, ширина — 6,7 м, водоизмещение — 230,4 куб. м, скорость — 12 узлов.



Фото предоставлено ЦС «Звездочка»

ИННОВАЦИОННЫЕ
«САРМА» И «СЕЛЕНГА»

На базе ВСРП идет формирование надстроек на катамаранах проекта HSC150B «Сарма» и «Селенга».

На базе Восточно-Сибирского речного пароходства сформированы корпусы по уровню главной палубы двух катамаранов проекта HSC150B «Сарма» и «Селенга», идет формирование надстроек. Строительство инновационных пассажирских судов катамаранного типа проекта HSC150B с гидродинамическим принципом поддержания ведется по договору, заключенному между ССЗ «Вымпел», АО «Восточно-Сибирское речное пароходство» и АО «Машпромлизинг».

«Задача сотрудников «Вымпела» — изготовить секции, произвести сборку и сварку корпуса, приварных элементов, крыльцевого устройства... В ближайшее время на заказе с заводским номером 02861 будет установлена ходовая рубка. На второй заказ ходовая рубка готова к отправке и будет доставлена в Иркутск вместе с фунда-

ментами и другими готовыми блоками», — говорится в сообщении ССЗ «Вымпел» в Telegram-канале.

Напомним, «Сарма» и «Селенга» предназначены для скоростных пассажирских перевозок в акватории озера Байкал и восточной части Ангары.

Проектант катамаранов — нижегородское КБ «Си Тех». Катамараны были заложены весной-летом 2022 года.

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

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

КОМПЕТЕНТНО

К ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ ОПЕРЕЖЕНИЮ

Конкурентоспособность российского СКО можно повысить лишь при условии гарантированного заказа на суда с отечественной силовой установкой.

Конкурентоспособность и ценовую привлекательность российского судового комплектующего оборудования можно повысить лишь при условии гарантированного заказа на суда с отечественной силовой установкой. При этом большой объем заказа на отечественное СКО позволит снизить цены, вернуть сервисные сети и выйти на конкурентоспособность на мировом уровне. Такое заявление сделал генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов в Государственной думе на совместном заседании экспертных советов по развитию судостроительной промышленности и морской техники и по развитию транспортного машиностроения.

Заседание было посвящено обсуждению производства отечественных судовых двигателей и необходимых мер дальнейшей поддержки отрасли со стороны государства. Как считает глава ОСК, «если в России будут приняты все необходимые меры для про-

изводства двигательных партий, будут инвестиции в производство такого объема двигателей, который сможет выйти на окупаемость, тогда за нами будет пальма первенства». По его словам, на «сложный переходный период в 5–6–7 лет» до выхода на необходимые объемы производства можно покупать необходимое оборудование в дружественных экономиках, но затем «технологический транспортный суверенитет должен базироваться на изделиях наших производств».

Говоря о возможностях создания низкооборотных судовых двигателей в России, Алексей Рахманов назвал основной проблемой отсутствие оборудования, необходимого для производства «специфических больших решений», и низкие издержки на изготовление пропульсии за рубежом. «Китайский производитель, который производит низкооборотные двигатели, свое производство заточил на 10 тыс. изделий в год. Это очень много. Приблизительно столько, сколько потребляет за год весь мир», — сказал он.

Как отметил глава ОСК, корпорация близка к тому, чтобы принять решение о выборе пути развития судовой пропульсии в ее периметре. «Нам надо проанализировать реалистичный объем закупок, планируемый нашими заказчиками, и из этого сделать вывод о наиболее оптимальных технологических решениях по пропульсии», — сказал он.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, в августе 2022 года Правительство России выделило на разработку, производство и внедрение отечественного оборудования для гражданских судов 7 млрд рублей. Сообщалось, что эти средства позволят подготовить эскизные проекты по 40 типам таких изделий, благодаря чему появится возможность достроить в ближайшие годы более 100 различных судов — торговых, пассажирских, технических и рыбопромысловых. Объем субсидирования на 2023 год составляет 14 млрд рублей, на 2024 год — 1 млрд рублей.

ПРИОРИТЕТ — ОТЕЧЕСТВЕННОМУ!

Линейка производимых в России судовых двигателей покрывает их потребность для гражданского судостроения.

Объединенная судостроительная корпорация предлагает нормативно закрепить обязательство государственных заказчиков требовать от бюро-проектантов в приоритетном порядке применять оборудование отечественного производства. Об этом в Государственной думе на совместном заседании экспертных советов по развитию судостроительной промышленности и морской техники и по развитию транспортного машиностроения заявил генеральный директор Центра продуктовой специализации «ОСК-Движение» Александр Наволоцкий. Он предложил таким нормативным актом сделать приказ Минпромторга России, а перечень данного оборудования сделать приложением к постановлению Правительства РФ № 719.

В своем докладе Александр Наволоцкий отметил, что до 2022 года

все строящиеся в Российской Федерации гражданские суда различных типов и классов комплектовались двигателями и движителями иностранного производства. После введения странами ЕС, США, Японии санкций на поставку судового оборудования заказчики, в том числе государственные, преимущественно выбирают оборудование производства КНР или требуют ввоз оборудования по системе параллельного импорта.

Вместе с тем линейка производимого в России оборудования (ГД, ГДГ, ГЭУ, ВРК, ПУ, ВФШ, ВРШ) «покрывает потребность в данной номенклатуре для гражданского судостроения», считает глава «ОСК-Движение». Он назвал пять крупных российских предприятий по производству судовых двигателей и движителей. «Производство отечественных машиностроительных предприятий практически

полностью покрывает требуемый диапазон мощностей главных и вспомогательных судовых двигателей и дизель-генераторов для строящихся и перспективных судов гражданского флота за исключением среднеоборотных двигателей мощностью более 7500 кВт», — отметил Александр Наволоцкий.

Напомним, перспективный план строительства в России гражданских судов на период до 2035 года оценивает потребность (включая опционы на строительство) в 670 единиц. Еще 430 судов находятся в постройке или по ним заключены контракты. Речь идет о морских транспортных судах, транспортных судах класса «река-море», судах рыбопромыслового флота, вспомогательных судах и судах технического флота, судах и морской техники для освоения шельфовых месторождений.

ЭКСПЕРТЫ ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ

Отбор организаций, уполномоченных на проведение экспертизы ценообразования в судостроении, пройдет в апреле-мае 2023 года.

Полномочия по проведению Министерством промышленности и торговли РФ экспертиз на предмет обоснованности ценообразования в судостроении вступили в силу 6 апреля, сообщили «Водному транспорту» в министерстве. В апреле-мае пройдет отбор организаций, уполномоченных на проведение таких экспертиз.

Соответствующие полномочия за Минпромторгом закреплены федеральным законом от 7 октября 2022 года № 390-ФЗ, которым

вносятся изменения в закон о промышленной политике в Российской Федерации.

Как сообщалось ранее, документ регулирует определение ориентировочной стоимости строительства судна при его проектировании в рамках реализации инвестиционных проектов, финансирование которых планируется осуществлять с привлечением бюджетных средств. Правительству РФ теперь предоставляется право утверждать порядок проверки достоверно-

сти (экспертизы) обоснований ориентировочной стоимости строительства судна и цен его проектирования, строительства, ремонта и утилизации. Кабмин будет устанавливать плату за проведение такой проверки, порядок отбора, приостановления и лишения полномочий осуществляющих ее организаций и требования к ним, а также правила разработки и утверждения нормативов трудоемкости проектирования, строительства, ремонта и утилизации судов.

СУХОГРУЗЫ

КАСПИЙСКИЙ КОНТЕЙНЕРОВОЗ —
ОН ПЕРВЫЙ САМЫЙ!

ЮЦСС приступил к резке металла для головного сухогруза-контейнеровоза проекта 00108 типа «река-море».

На производственной площадке «Лотос» Южно-го центра судостроения и судоремонта приступили к резке металла для закладной секции головного сухогруза-контейнеровоза проекта 00108. Трехсторонний контракт на строительство четырех судов данной серии подписан ЮЦСС с ГТЛК в декабре 2022 года.

Закладка головного судна запланирована на май. Срок поставки всех контейнеровозов — 2025 год.

Проект 00108 разработан конструкторским бюро «Вымпел». Это первый российский проект универсального сухогруза-контейнеровоза типа «река-море», который может перевозить такое количество контейнеров международного стандарта (531 шт.), в том числе рефрижераторные контейнеры. Важным преимуще-

ством судна является его универсальность. Кроме контейнеров оно может перевозить в двух трюмах любые виды сухих грузов, в том числе зерно, лес и пиломатериалы, генеральные грузы. Судно имеет большую вместимость по негабаритным грузам.

Габариты каспийского контейнеровоза соответствуют классу «Волго-Дон макс». Он сможет эксплуатироваться в морских районах, а также на внутренних водных путях России с учетом ограничений по габаритам и осадке. Их пропульсивная установка состоит из двух среднеоборотных дизелей по 1200 кВт и 2 винто-ру-

левых колонок отечественного производства центра судостроения «Звездочка».

Ранее сообщалось, что стоимость каждого судна составляет 1,74 млрд рублей. Суда планируются к эксплуатации в рамках международного транспортного коридора «Север — Юг».



Фото с сайта ОСК

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

ИЗ СЕРИИ МАЛЕНЬКОЙ —
В СЕРИЮ БОЛЬШУЮ

Четыре контейнеровоза проекта 00108 для МТК «Север — Юг», строящиеся ЮЦСС, могут перерасти в серию из 21 судна.

Универсальные сухогрузы-контейнеровозы проекта 00108, четыре из которых будут построены на астраханской верфи Объединенной судостроительной корпорации, могут стать серией из 21 судна, сообщает пресс-служба Министерства промышленности, торговли и энергетики Астраханской области.

«ОСК и Государственная транспортная лизинговая компания в декабре 2022 года заключили контракт на строительство четырех контейнеровозов для Каспия. Срок строительства достаточно короткий. Два планируется сдать в 2024 году, еще два — в 2025-м. Наши каспийские соседи уже интересуются этим проектом. В рамках программы льготного

лизинга гражданских судов водного транспорта, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 15.02.2023 № 337-р, планируется до 2027 года строительство 21 контейнеровоза», — приводит цитата министра промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Ильи Волынского.

В ЛИДЕРАХ — ПРОЕКТ RSD59

Нижегородские предприятия рассчитывают получить заказы на строительство более 30 сухогрузов проекта RSD59.

Нижегородские судостроительные предприятия рассчитывают получить заказы на строительство более 30 сухогрузов проекта RSD59 в рамках обновленной программы гражданского судостроения России до 2027 года. Об этом сообщил генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин.

«План обновления гражданского флота России разрабатывался в прошлом году с учетом производственных возможностей отечественных судостроительных предприятий. Транспортные компании испытывают потребность в современных судах, потому что значительная часть грузового флота выработала свой ресурс. Программа гражданского судостроения предполагает строительство до 2027 года 260 судов, в том числе 119 грузовых, 73 пассажирских и 27 судов дноуглубительного флота. Большая часть расходов на программу будет профинансиро-

вана из средств ФНБ», — напомнил Михаил Першин.

Транспортные компании и судостроительные предприятия делали свои предложения в программу, отметил он. «Подписание контрактов сверфями ожидается в ближайшие месяцы. Наибольший объем заказов планируется по грузовым судам», — сказал руководитель предприятия.

«В новых сериях судов будет увеличиваться доля отечественных комплектующих и оборудования. Расширение их производства также предусматривается федеральными программами, но помимо этого важно развивать инструменты господдержки импортозамещения на региональном уровне, чтобы привлечь нижегородские малые и средние предприятия», — подчеркнул Михаил Першин.

Он также напомнил, что в 2022 году депутаты Законодательного собрания поддержали докапитализацию регионального Фонда развития промышленности, который выдает льготные займы на запуск импортозамещающих производств. «Наличие перспективной программы гражданского судостроения поможет потенциальным производителям комплектующих оценить объем загрузки и предложить свои проекты», — сказал он.

Суда проекта RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Длина судна RSD59 составляет 141 м, ширина — 16,98 м, высота борта — 6 м, осадка в море — 4,5 м, в реке — 3,6 м. Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро — Дизайн СПб».

КОМПОЗИТЫ

ИМПОРТОЗАМЕСТИЛИ
ПО ВСЕЙ ЛИНЕЙКЕ

Росатом вышел на 100-процентное импортозамещение по всей линейке композитных материалов.

За последние пять лет госкорпорация «Росатом» в 3,5 раза увеличила объем отрасли композитных материалов. Такое заявление на полях X форума «Композиты без границ» сделал генеральный директор Росатома Алексей Лихачев.

«Мы вышли на 100-процентное импортозамещение по всей линейке, обеспечив необходимое качество продукции, — сказал Алексей Лихачев. — Судостроение, авиостроение, космос, строительство, зеленая энергетика, специзделия, гособоронзаказ — все это сегодня немыслимо без композитов, и мы считаем, что это достижение целого ряда предприятий, которые вместе с нами находятся в одной цепочке».

Добавим, производством композитных материалов в составе Росатома занимается «Юматекс» (дивизион «Перспективные материалы и технологии»). Это один крупнейших производителей композитных материалов в России. Он располагает мощностями от производства сырья до готовых изделий и включает в себя научно-исследовательский центр, промышленные производства ПАН-прекурсора, углеродного волокна, производителей тканей и препрегов, стекловолокна, а также готовых изделий из композитных материалов. В дивизион входит 21 компания, включая 12 производств в девяти регионах РФ.

ГОРЮЧЕСТЬ И ЦЕНА
ЖМУТ НА ТОРМОЗА

Применение композитов в судостроении ограничивают горючесть и вопрос цены.

Генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Алексей Рахманов рассказал на заседании комитета по транспортному машиностроению Союза машиностроителей России об использовании композитных материалов на предприятиях корпорации и подробно остановился на проблемах, тормозящих развитие этого направления в судостроении. По его словам, причины, ограничивающие применение композитов в судостроении, — горючесть и вопрос цены.

По словам Алексея Рахманова, в нашей стране многое было сделано в направлении использования композитных материалов, начиная со стеклопластиковых решений еще во времена Советского Союза. Наибольших успехов в использовании композитов добился Средне-Невский судостроительный завод. «Сегодня на СНСЗ мы вышли на производство двух композитных тральщиков в год — это большое достижение», — подчеркнул глава ОСК.

Композиты применяются и при строительстве гражданских судов, получающих за счет их применения высокие технические характеристики. Конструкция из композитов позволяет очень многие вещи делать за один заход, быстрее и эффективнее. Так, композитное судно «Грифон», которое работает на линии Сочи — Новороссийск, может ходить на скорости до 30 узлов и успешно выдерживает волнение до 4 баллов.

Глава ОСК остановился на использовании композитов в новых для корпорации заказах — на маломерные суда и на спасательные шлюпки. В настоящее время корпорация выполняет контракт с МЧС в сегменте маломерных судов, по которому она поставит ГИМС 52 катера размером от 6 до 11 метров. Также ОСК выигра-

ла конкурс по разработке ПКД для производства спасательных шлюпок, и со следующего года, по словам Алексея Рахманова, все спасательные шлюпки, которыми будут пользоваться предприятия ОСК, станут производиться в периметре корпорации с использованием композитных материалов.

Алексей Рахманов проанализировал причины, ограничивающие применение композитов в судостроении, такие как горючесть и вопрос цены: «Проблема, с которой нам нужно бороться, и ее мы ощутили в полной мере при подготовке корпуса «Пионера-М» — это цена в преломлении традиционного проектирования. Итог: многослойный композитный корпус стал дороже стального в три раза». Глава ОСК считает, что учет использования композитных материалов при разработке тяжелого судостроительного САПРа может способствовать оптимизации расчетов проектантов и в итоге привести к снижению цены.

Еще одним фактором ограничения использования композитов в судостроении является то, что серийное производство некоторых ингредиентов композитных материалов в России в полном объеме не освоено. По мнению Алексея Рахманова, «оспаривать необходимость и неизбежность технологического прогресса невозможно, но при этом для развития композитных материалов нам надо поработать над массовым производством (а оно, безусловно, связано с объемом потребления) этих ингредиентов».

Заседание комитета по транспортному машиностроению Союза машиностроителей России по теме «Роль композитных материалов в транспортном машиностроении» прошло в столичном экспоцентре в рамках форума «Композиты без границ».

К НАВИГАЦИИ ЗАВЕРШАТ

В Администрации «Волго-Балт» успешно завершается межнавигационный ремонт ГТС.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в межнавигационный период 2022–2023 годов было запланировано к выполнению 111 работ по ремонту гидротехнических сооружений. По результатам осмотров осушенных частей камер шлюзов была выявлена необходимость выполнить дополнительные 15 работ. К 10 апреля полностью завершены и приняты 55 работ (49,5% от утвержденного плана-графика текущего ремонта), произведено 8 дополнительных. Остальные работы находятся в высокой степени готовности (73%), они будут завершены к открытию навигации 2023 года в конце апреля.

Для повышения надежности и безопасности Нижне-Свирского шлюза был выполнен текущий ремонт трещин в галереях, продолжается ремонт штрабного бетона основных ворот нижней головы. Из 39 куб. м бетона уложено 14 куб. м в три яруса высотой от 2,5 до 3 м на левом и правом устоях шлюза.

На стадии завершения находятся работы на шлюзах № 3 и 6 по текущему ремонту температурно-осадочных швов и по антикоррозионной защите металлоконструкций основных ворот нижней головы на шлюзе № 3. На шлюзе № 7 выполнена и принята работа по текущему ремонту помещений башен ВГ.

В ПЛАНОВОМ РЕЖИМЕ

Администрация «Волго-Балт» провела ремонт на 127 судах технического флота в межнавигационный период.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» в межнавигационный период провело ремонтные работы на 127 судах технического флота. В преддверии открытия навигации 2023 года судоремонтные работы в филиалах администрации завершаются.

На слипе Невско-Ладожского района водных путей и судоходства было отремонтировано 7 единиц флота. Закончены корпусные рабо-

ты на теплоходах «Исток» и «Прибой». На «Прибое» продолжают работы по сборке винторулевого комплекса. На плавкране СЗ-114 и понтонах НМ-1 и НМ-2 ведутся работы по свариванию швов металлических листов наружной обшивки корпусов. Устанавливается новый дизель-генератор на штанговом земснаряде СЗ-111. Все работы ведутся в плановом режиме.

МАРАФОН

ДО ПЕТРОПАВЛОВКИ НА ВЕСЛАХ

Возрожденный «Водник» приглашает предприятия отрасли к участию в «Петровском гребном марафоне».

Физкультурно-спортивное общество «Водник», возрожденное два года назад в Санкт-Петербурге, активно взялось за популяризацию водных видов спорта. Наиболее ярким спортивным событием общества станет традиционное историко-культурно-спортивное мероприятие «Петровский гребной марафон». В 2023 году морской столице России Санкт-Петербургу исполняется 320 лет. К этой дате приурочен гребной марафон, который пройдет 3 июня на акватории реки Невы.

Старт марафону будет дан от крепости Орешек, а финал — у Петропавловской крепости. В рамках «Петровского гребного марафона» можно пройти маршрут разной степени сложности: 68 км, 40 км или 6 км.

«Мы расширяем в этом году состав участников «Петровского гребного марафона», — рассказывает президент МОО «ФСО «Водник» Леонид Мариенко. — К нам присоединятся участники традиционной яхтенной молодежной регаты «Кубок памяти адмирала С. О. Макарова», патриотических молодежных яхтенных походов «Паруса памяти». Мы очень надеемся на активную поддержку команд из других регионов и мечтаем провести



Фото с сайта petrovskiy-marathon.ru

в рамках марафона отдельную гонку на ялах команд всех университетов, подведомственных Росморречфлоту».

ФСО «Водник» приглашает все организации водного транспорта, заинтересованные в развитии физкультурно-спортивной деятельности, стать участниками «Петровского гребного марафона».

«Широкое участие представителей отрасли в гребном марафоне будет способствовать патриотическому воспитанию работников предприятий и организаций морского и речного транспорта, учащейся молодежи на победных героических тради-

циях флота России», — считает Леонид Мариенко.

21 мая 2021 г. Министерством юстиции Российской Федерации зарегистрирована некоммерческая организация «Межрегиональная общественная организация «Физкультурно-спортивное общество «Водник» (МОО «ФСО «Водник», сайт <https://vodnikspb.ru/>). Таким образом, было воссоздано физкультурно-спортивное общество «Водник», которое с 1936 по 2012 год осуществляло организацию спортивно-массовых мероприятий трудящихся морского и речного транспорта страны.

ПОДПИСКА

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



Журнал «Гидротехника»

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

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



Журнал «ПортНьюс»

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

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



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»

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

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

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

КОНФЕРЕНЦИЯ

18 сентября
2023 года

2 «СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург

ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68
+7 (812) 570-78-03
+7 (812) 712-45-16

E-mail:
snitko@portnews.ru
mn@portnews.ru



ИННОВАЦИИ

ПЕЧАТАТЬ СУДА НА ПРИНТЕРЕ

В Дубне приступили к выпуску единичных экземпляров СПК на 3D-принтере.

В Подмосковье на судостроительном предприятии «Мортех» приступили к выпуску единичных экземпляров опытных образцов высокоскоростных судов на подводных крыльях. Корпуса будут изготавливаться из композитов на промышленном 3D-принтере, сообщает сайт особой экономической зоны «Дубна».

«Сегодня мы самостоятельно строим этот принтер на базе существующих промышленных элементов. Это, например, промышленный робот и промышленный экструдер, который предназначен для выдавливания пластмассы под температурой. Наш принтер будет обладать полем печати 5x1,65 кв. м, что позволит заниматься крупномасштабным прототипированием очень больших деталей», — рассказал генеральный директор и генеральный конструктор ООО «Мортех» Владимир Ларькин.

Предполагается, что предприятие будет выпускать широкую линейку катеров длиной от 8,5 до 18 м, которые могут использоваться как для отдыха на воде, охоты, рыболовства, так и в качестве грузового водного транспортного средства, а также для специальных служб и яхтинга.

«До 2022 года весь этот сегмент закрывался импортными судами, а все производство маломерных судов в нашей стране ограничивалось корпусами длиной до 14 метров. При этом серийного производства не было. В прошлом году из-за санкционных ограничений зарубежные поставки импортных маломерных судов были прекращены. Сегодня с помощью государственных мер поддержки у российской компании появилась возможность закрыть потребности в отечественных высокоскоростных судах на подводных крыльях», — говорится в сообщении.

В конце прошлого года экспертный совет Фонда развития промышленности одобрил запуск серийного производства высокоскоростных катеров на подводных крыльях на площадке ОЭЗ «Дубна». На днях ее резидентом «Мортех» подписан договор о выделении фондом 100 млн рублей на реализацию проекта.

Катамаран на подводном крыле — судно, которое на территории России ранее не выпускали.

В отличие от классического подводного крыла («Ракета», «Комета», «Метеор») суда «Мортех» более просты в производстве и при этом имеют высокую топливную эффективность. Например, опытные суда длиной 8,5 м с двумя двигателями по 300 л.с. каждый на скорости 80 км/час потребляют всего 40 литров топлива за час работы. В то же время при необходимости такой катамаран может развить скорость на воде до 115 км/час, а композиты, используемые при печати, делают конструкцию более легкой и прочной.

Компания планирует запустить серийное производство в течение 3–4 месяцев после получения займа ФРП. Ежегодно на предприятии смогут выпускать до 100 судов. Всего в реализацию проекта будет инвестировано порядка 550 млн руб.



Фото с сайта ОЭЗ «Дубна»

ИНФРАСТРУКТУРА

СЕВЕРКА СПРАВЛЯЕТСЯ

Подмосковный гидроузел Северка прошел межведомственное обследование.

В соответствии с распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта проведено регулярное обследование гидроузла Северка Московского РГС — филиала ФГБУ «Канал имени Москвы». Среди объектов обследования — шлюз Северка, плотина Северка. Межведомственная комиссия в составе представителей Росморречфлота, Ространснадзора, ФГБУ «Канал имени Москвы» и ООО «СГТ» провела осмотр гидротехнического сооружения, ознакомилась с данными наблюдений за его состоянием, имеющейся технической документацией.

По результатам обследования комиссия пришла к выводам: гидроузел выполняет свои функции по осуществлению пропуска судов и составов, поддержанию подпорного уровня воды и пропуску расходов; эксплуатация гидротехнических сооружений гидроузла

Северка и его оборудования ведется в соответствии с требованиями «Временных правил эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы», «Положения о планово-предупредительном ремонте судоходных гидротехнических сооружений», «Инструкции по наблюдениям и исследованиям на судоходных гидротехнических сооружениях» и других нормативных документов.

Критических дефектов, значительно снижающих безопасность гидротехнического сооружения, не отмечается.



Фото с сайта ФГБУ «Канал имени Москвы»

НАБЕРЕЖНЫЕ ПОДГОТОВЯТ К НАВИГАЦИИ

В Москве к открытию навигации проведут комплекс работ по очистке и ремонту столичных набережных.

В Москве проводятся работы по подготовке 78 столичных набережных к весенне-летнему сезону и открытию навигации — будут приведены в порядок 78 столичных набережных.

«Всего приведем в порядок 78 столичных набережных, в том числе расположенные в центре города Кремлевскую, Фрунзенскую, Котельническую, Крымскую и Пречистенскую, набережную Северного речного вокзала», — сообщает Telegram-канал «Городское хозяйство Москвы» со ссылкой на заместителя мэра столицы Петра Бирюкова.

Будет проведен целый комплекс мероприятий по очистке и текущему ремонту набережных.

До конца апреля причалы будут очищены от снега и наледи;

проведена пескоструйная очистка и промывка гранитных парапетов; выполнена пескоструйная очистка и покраска чугунных перильных ограждений; обновлены сходы к воде и прогулочные тротуары.

В этом году на 11 набережных пройдет расшивка швов гранитной облицовки, в общей сложности отремонтируют более 190 тыс. погонных метров покрытия. Эти мероприятия проводятся раз в пять лет для обеспечения безопасной эксплуатации сооружений.

Как сообщалось ранее, в Москве к открытию навигации комплекс подготовительных работ будет проведен на 44 столичных причалах.

Напомним, пассажирская навигация по Москве-реке в 2023 году возобновится 24 апреля.

МОНИТОРИТЬ АКВАТОРИЮ

В Москве заработает видеофиксация перемещения водного транспорта.

В Москве мониторинг за акваторией внутренних водных путей будет осуществляться при помощи автоматизированной информационной системы «Москва.Река». Соответствующее постановление подписано мэром города Сергеем Собяниным.

«АИС «Москва.Река» представляет собой государственную информационную систему города Москвы, предназначенную для автоматизации процедуры мониторинга акватории реки Москвы и Канала имени Москвы и состояния инфраструктуры внутренних

водных путей в границах города Москвы в целях организации транспортного обслуживания населения внутренним водным транспортом», — говорится в постановлении.

Согласно документу, оператором системы будет Центр организации дорожного движения правительства Москвы. Система будет осуществлять видеофиксацию перемещения водного транспорта по акватории реки Москвы и Канала имени Москвы в границах города, автоматически идентифицировать суда.

ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ

ТРАФИК ОЖИДАЕТСЯ ПЛОТНЫЙ

Причалы Северного и Южного речных вокзалов Москвы готовятся к аншлагу.

Причалы Северного и Южного речных вокзалов примут и отправят около 2 тыс. круизных теплоходов в предстоящий навигационный сезон. «Планируем, что впервые за многие годы причалы Северного и Южного речных вокзалов Москвы смогут принять и отправить около 2 тыс. круизных теплоходов. Пассажиры смогут отплыть в Астрахань, Нижний Новгород, Казань, Ярославль и другие города», — приводится в Telegram-канале столичного Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры цитата главы Дептранса Москвы Максима Ликсутова.

В настоящее время в ходе подготовки к навигационному сезону 2023 года причалы приводятся в порядок, составляются расписания круизных теплоходов в другие города и регулярных речных маршрутов, проверяется

работоспособность теплоходов, которые подготавливают к выходу на маршруты от Северного речного вокзала до причалов «Химки» и «Захарково».

Одновременно заканчивается реконструкция Южного реч-

ного вокзала, которая началась в апреле 2021 года.

Добавим, в 2022 году причалы Северного речного вокзала приняли и отправили больше 1 тыс. теплоходов по городам России.



Фото из Telegram Дептранса Москвы

СКВОЗЬ ЗИМУ ПО РЕКЕ

Речным транспортом Москвы в минувшую зиму воспользовались более 110 тыс. пассажиров.

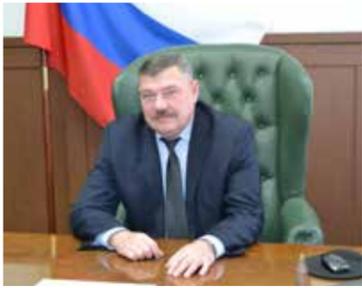
Речным транспортом Москвы в зимний период воспользовались более 110 тыс. пассажиров. «Речной ситуационный центр работал 24/7, а береговые матросы дежурили 12 часов в день

на основных причалах «Киевский» и «Китай-город/Устьинский», — сообщает в своем Telegram-канале столичный Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры. В декабре 2022 года

на речном транспорте было зарегистрировано 26,5 тыс. пассажиров, в январе 2023 года — 32,5 тыс., в феврале — 25,5 тыс., в марте — 33,2 тыс. человек. Сейчас в Москве готовятся к летней навигации.

СЕРГЕЙ ГАЙДАЕВ: «У ДОНА ЕСТЬ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ РОСТА»

Ограничения судоходства в Азовском море, санкции в отношении российских компаний, сложные погодные условия — 2022 год оказался непростым для Азово-Донского бассейна внутренних водных путей. При этом данный регион остается перспективным для наращивания грузовой базы. На реке Дон продолжается строительство Багаевского гидроузла, а через сам бассейн в будущем будет осуществляться круглогодичная навигация на направлении Каспий — Азов.



Об итогах непростого 2022 года и планах на предстоящую навигацию корреспондент «Водного транспорта» поговорил с руководителем ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергеем Гайдаевым.

— **Сергей Константинович, с января 2022 года заказчиком работ по строительству Багаевского гидроузла вместо Росморречфлота выступает ФКУ «Ространсmodernизация». Как теперь ваше ведомство следит за стройкой? налажена ли координация с генеральным подрядчиком и Ространсmodernизацией?**

— Да, все верно. Министерством транспорта РФ была создана Дирекция государственного заказчика по реализации комплексных проектов развития транспортной инфраструктуры (ФКУ «Ространсmodernизация»), и с января 2022 года заказчиком работ по строительству Багаевского гидроузла выступает именно она. Но, несмотря на это, специалистами нашей администрации на регулярной основе проводятся выезды на площадки строительства для мониторинга. Также, по мере необходимости, проводятся рабочие совещания с представителями генерального подрядчика и заказчика для оперативного решения возникающих вопросов.

— **Какие работы на объекте были произведены в 2022 году и что намечено на 2023 год?**

— В 2022 году проведены масштабные подготовительные работы в рамках реализации основного этапа строительства. В частности, выполнено устройство шпунтового ограждения основного котлована для строительства камеры судоходного шлюза и водосборной плотины. Полным ходом идет разработка грунта основного котлована. Начато устройство причально-подходных каналов, которые обеспечат не только удобный заход судов, но и их стоянку в ожидании шлюзования. Для плавного входа судов в камеру шлюза устраиваются направляющие палы в виде стен причально-подходных каналов.

Высокими темпами ведется строительство рыбоходно-нерестового комплекса, включающего в себя рыбоходно-нерестовый канал (РНК) и шесть нерестилиц для молодежи и взрослых рыб. На площадке РНК проведены работы по снижению уровня подземных вод (водопонижение) котлована

головного регулятора и тракта канала. Уровень котлована головного регулятора выведен на проектную отметку. Рыбоходно-нерестовый канал имеет особую значимость в развитии рыбного хозяйства донского региона. Искусственное нерестилище позволит увеличить нагульные возможности для рыб, а производительность канала будет превышать современные показатели в 2,5–3 раза.

В 2023 году на объекте планируется дноуглубление в нижнем и верхнем бьефах, разработка грунта основного котлована, устройство основных сооружений в створе гидроузла. Начнется возведение объектов производственного, служебно-технического и вспомогательного назначения, а также поселка эксплуатационников. Также продолжатся работы по устройству нерестилиц, головного регулятора и канала рыбоходно-нерестового комплекса и причально-подходных каналов. Начнется строительство дамб берегоукрепления.

— **В 2022 году навигация закончилась в бассейне намного позже, чем в предыдущие годы. И условия были непростые — сильный ветер, обмеление Дона, скопление судов. Расскажите, какие были предприняты шаги, чтобы успешно завершить навигацию?**

— Ветры, вызывающие сгонные явления на Дону, не редкость. Поэтому, руководствуясь практикой, учитывая опыт последних маловодных лет, службой обеспечения безопасности судоходства разработаны и успешно применяются мероприятия по безопасному отстоя флота в периоды сгона воды до критических отметок. Транзитные суда с осадкой, не позволяющей движение в условиях пониженных уровней, расставляются по заранее определенным и подготовленным участкам, с достаточными глубинами для безопасной якорной стоянки.

По распоряжению Росморречфлота навигация была продлена до 20 декабря 2022 года, чтобы полностью вывести флот из бассейна в акваторию морского порта Ростов-на-Дону, а также для прохода каравана во главе с ледоколом «Капитан Демидов» через Азово-Донской бассейн на реку Волга. Также в бассейн принимались суда для прохода к месту зимнего отстоя в Семикаракорский затон.

Благодаря грамотной работе смежных бассейнов совместно с администрацией морского порта Ростов-на-Дону удалось безопасно и безаварийно вывести весь флот из границ бассейна.

При этом погода внесла коррективы и в плановую работу администрации. Так, чтобы обеспечить безаварийное проведение путевых

работ, обстановочные бригады, занимающиеся снятием средств навигации, были усилены дополнительным буксирным и вспомогательным флотом. Все это время в круглосуточном режиме работали наши диспетчерские службы.

— **По данным Росморречфлота, в 2022 году в Азово-Донском бассейне зафиксирован самый низкий показатель грузооборота за весь период мониторинга.**

— По итогам навигации 2022 года объем перевозок грузов в границах ответственности Азово-Донской бассейновой администрации составил 5 млн 930 тыс. тонн, что составляет 67,3% по отношению к уровню 2021 года, или на 2 млн 883 тыс. тонн меньше (в 2021 году — 8 млн 813 тыс. тонн).

В структуре грузооборота преобладали: пшеница — 1 млн 442 тыс. тонн (24,3% от общего объема), мазут — 947 тыс. тонн (16%), вакуумная газойль — 838 тыс. тонн (14,1%). Основной причиной снижения объема перевозок грузов в 2022 году стало ограничение на движение судов через Азовское море в начальный период навигации, а также санкции, введенные западными государствами в отношении компаний РФ и отдельных видов грузов. Наибольшее снижение объемов грузопотоков наблюдалось по транзиту мазута — 947 тыс. тонн — 40% к 2021 году (2 млн 371 тыс. тонн).

— **В 2021 году хорошую динамику демонстрировал Усть-Донецкий порт. Как для него прошел 2022 год? Удалось ли сохранить или нарастить грузовую базу?**

— В Усть-Донецком порту в 2022 году было перевалено 455 тыс. тонн грузов (50,8% к 2021 году — 896 тыс. тонн). В целом грузовая база сохранена, но значительное влияние на снижение грузооборота порта оказало практически полное отсутствие перевалок серы: 14 тыс. тонн в 2022 году против 316 тыс. тонн в 2021 году.

Кроме Усть-Донецкого порта в границах нашей администрации находится девять погрузочно-разгрузочных пристаней. В навигацию 2022 года работа осуществлялась на восьми из них, Семикаракорский элеватор не производил отгрузок из-за низких глубин в затоне. Грузооборот пристаней за 2022 год составил 1 млн 69 тыс. тонн грузов (в 2021 году — 1 млн 554 тыс. тонн).

При этом в 2023 году в эксплуатацию вводится новая пристань для минерально-строительных грузов с максимальной производительностью в 300 тыс. тонн в год. Мы уверены, что у пристаней есть потенциал для роста, увеличивать объемы отправок с них необходимо за счет зерновой и минерально-строительной продукции.

— **Были ли сложности сводно-стью в прошлом году?**

— Да, 2022 год, как и несколько последних лет, характеризовался низкой весенней приточностью к Цимлянскому водохранилищу. Многолетний запас не был восстановлен полностью. Фактическая приточность за период весеннего половодья составила 6,52 куб. км, что составляет 70,2% от нормы. Максимальная отметка водохранилища составила 34,09 м БС при нормальном подпорном уровне 36,00 м БС.

С целью сохранения водных ресурсов судоходный попуск в навигационный период не осуществлялся. В связи с этим вводились ограничения по осадке судов. На участке реки Северский Донец от Нижнекалиновского переката до входа в подходной канал Усть-Донецкого порта ограничения действовали с июля по ноябрь 2022 года, а на участке реки Дон от Кочетовского гидроузла до 3121 км — с 24 по 30 августа.

— **А в каком объеме выполнены дноуглубительные и дноочистительные работы?**

— В навигацию 2022 года дноуглубительные работы выполнены в плановых объемах, установленных в рамках госзадания. Были задействованы два земснаряда общей производительностью 1200 куб. м/час. Было разработано 30 лимитирующих перекатов на реке Дон в объеме 719,9 тыс. куб. м и четыре лимитирующих участка на реке Северский Донец в объеме 86,7 тыс. куб. м. На реке Маныч дноуглубление не проводилось. Дноочистительные работы в навигацию 2022 года выполнялись с мая по сентябрь, и общий их объем составил 385 куб. м топляков.

— **Сейчас на российских верфях идет активное строительство флота, в том числе под нужды бассейновых администраций. Как у вас обстоят дела с флотом? Есть ли типы судов, в которых вы нуждаетесь?**

— В настоящее время в нашем оперативном управлении находится 49 ед. флота. Это дноуглубительный флот, буксирный, обстановочные и вспомогательные суда обеспечения. Срок службы некоторых уже превышен или критичен, поэтому есть потребность в обновлении. В первую очередь — парка вспомогательных судов дноуглубительного флота (мотозавозни и шаланды), обстановочных судов, буксирного и экологического флота.

Согласно плану-графику, предусмотрено строительство целого ряда судов различного назначения для нужд Азово-Донского бассейна. Сданы они будут в период с 2025 по 2030 год.

С учетом технического состояния дноуглубительного флота в нашем бассейне и перспективой уменьшения объемов работ после

сдачи Багаевского гидроузла, будут заменены три эксплуатируемые земснаряда на два — проекта 93.159. Так, к 2025 году мы планируем получить новый роторно-ковшевой земснаряд проекта 93.159, оборудованный устройством загрузки грунтоотвозной шаланды, а к 2027 году — новый роторно-ковшевой земснаряд проекта 93.159, оборудованный резиноканевым грунтопроводом.

— **В прошлом году много обсуждался проект круглогодичной навигации на участке ВВП Каспий — Азов. Какие, на ваш взгляд, вопросы или проблемы нужно решить для успешной реализации данного проекта?**

— Для успешной реализации этих мероприятий предстоит решать целый комплекс задач, в первую очередь по нормативно-правовому и нормативно-техническому обеспечению продленной навигации. Предстоит выполнить как корректировку существующих актов по организации продленной навигации, так и разработать новые своды и правила.

В нашем бассейне в рамках подготовки гидротехнических сооружений к работе в условиях отрицательных температур для обеспечения необходимых условий безопасного судопропуска через Кочетовский гидроузел необходимо провести реконструкцию шлюза № 1, замену судоходной разборчатой плотины на железобетонный водосброс. Также потребуются модернизация гидроприводов верхней головы шлюза № 2. С целью создания и поддержания незамерзающих майн у основных и аварийно-ремонтных затворов и ворот с использованием системы пневматического барботажа вдоль стен шлюза для борьбы с наледями на стенах необходима установка пневматических систем.

Нужна разработка и проектирование систем электроснабжения для обеспечения электропитания систем отопления и противообледенительных устройств гидротехнических сооружений. В рамках модернизации электрического оборудования также необходимы создание автоматизированной системы управления нагревательным и противообледенительным оборудованием гидротехнических сооружений и оптимизация систем управления гидроузлами.

Также необходимо строительство рыбоходно-нерестового канала вокруг Кочетовского гидроузла. А для обеспечения гарантированных габаритов судового хода на участке Волгодонск — Аксай (гарантированная глубина — 3,4 метра) необходимо обеспечить круглогодичные навигационные попуски воды. Для возможности движения транзитных судов в ледовых условиях предстоит построить два ледокола и шесть ед. технического флота ледового класса.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВОЛЖСКИЙ БАССЕЙН:
УЖ БОЛЬШЕ ВЕКА

ФБУ «Администрация Волжского бассейна» в апреле исполнилось 100 лет.

Волжское судоходство со времен водного пути «из варяг в греки» исторически было важнейшим фактором торгово-экономического развития страны. Таковым оно остается и сейчас, спустя 100 лет со дня образования в подчинении Комиссариата путей сообщения РСФСР Управления Волжского бассейна.

Сегодня ФБУ «Администрация Волжского бассейна» осуществляет свою деятельность на территории 11 областей и 6 республик Поволжья. Общая протяженность внутренних водных путей в границах Волжского бассейна, согласно Перечню внутренних водных путей РФ в 2023 г., составляет 9252,3 км. В соответствии с госзаданием на 2023 год в эту навигацию планируется открыть для судоходства 4233,1 км водных путей, из них с гарантированными габаритами 3445,2 км — это магистральные пути р. Волга, р. Ока, р. Кама, р. Сура, р. Самара, участок р. Бузан, р. Волга и протоки Гандурино, дополнительные судовые хода, убежища, подходы и т.д.

Новые водные пути, вошедшие в госзадание с 2023 года, и водные пути, на которых улучшены показатели, — это более чем 20 участков водных путей бассейна.

В рабочем ядре Администрации Волжского бассейна находится 179 единиц флота, в том числе 13 земснарядов.

Прошедшие навигации для крупнейшего в России речного бассейна были ознаменованы динамичным ростом объемов перевоз-

имых грузов, пассажиров. Порядка 40 млн т различных грузов и более 500 тыс. пассажиров транспортируется ежегодно в Волжском бассейне.

Администрацией ведется планомерная работа по улучшению качественных показателей обслуживания водных путей бассейна, содержания средств навигационного оборудования, оснащению современным оборудованием. Приобретены буи, выполненные из полимерных материалов, плавучие знаки судоходной обстановки, а также навигационные фонари с системой дистанционного мониторинга. Все русловые изыскательские партии оснащены современным спутниковым оборудованием, земснаряды — системами спутникового позиционирования.

Для обеспечения государственной программы поддержания габаритов пути в Волжском бассейне внедряются новые технологии в процессы обеспечения безопасного судоходства, выполнены

договорные работы на Волго-Каспийском судоходном канале, Азово-Донском бассейне, в столице Татарстана и др.

Одна из главных задач Администрации Волжского бассейна — повышение безопасности эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений. В результате выполнения программы комплексной реконструкции судоходных ГТС неуклонно повышается уровень их безопасности.

В структуре Администрации пять районов гидросооружений и судоходства: Городецкий, Чебоксарский, Самарский, Балаковский и Астраханский.

Сегодня важнейший для всей отрасли проект в деятельности Администрации — реконструкция судоходных шлюзов 15–16 Городецкого гидроузла, включая строительство дополнительной камеры шлюза и создание судоходного канала от г. Городец до г. Нижний Новгород.



Фото с сайта Администрации Волжского бассейна

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВПЕРВЫЕ ДО УФЫ

Спрос на круизы «Донинтурфлота» в 2023 году вырос на 20% по сравнению с прошлым годом.

АО «Донинтурфлот» в навигацию 2023 года поставит на внутренние круизы все 10 своих теплоходов, рассказали «Водному транспорту» в компании.

Первый рейс запланирован на 20 апреля: теплоход «Сергей Дягилев» отправится из Ростова-на-Дону в Москву. Кроме того, в начале навигации должны состояться короткие рейсы по таким направлениям, как Ростов-на-Дону — станция Романовская (3 дня), Ростов-на-Дону — Волгоград — Ростов-на-Дону (5 дней), а также Ростов-на-Дону — Астрахань — Ростов-на-Дону (8 дней).

Часть навигации теплоходы «Донинтурфлота» традиционно проведут на Северо-Западе страны, выполняя рейсы с заходом в Петрозаводск, на Валаам и Кижы. А теплоход «Принцесса Анабелла» впервые выполнит рейс Нижний

Новгород — Уфа по реке Белая. В самой компании уточнили, что спрос на круизы в 2023 году вырос примерно на 20% по сравнению с прошлым годом.

Напомним, в 2022 году пять теплоходов «Донинтурфлота» перевезли за навигацию 17,7 тыс. человек. В допандемийные годы, когда компания работала с иностранными туристами, пассажиропоток составлял 25 тыс. человек.



«Принцесса Анабелла». Фото «Водного транспорта»

В СТАДИИ РЕГИСТРАЦИИ

В Ростовской области создается региональная судоходная компания «Дон».

Первые пассажирские перевозки региональной судоходной компании «Дон», создаваемой в Ростовской области, планируют начать в 2023 году. Об этом, как передал корреспондент «Водного транспорта», сообщил заместитель губернатора Ростовской области Александр Скрябин.

Он уточнил, что сейчас региональное Министерство транспорта регистрирует саму транспортную компанию, которая будет отвечать за организацию речного и морского сообщения. На пер-

вом этапе будут приобретены два речных и два морских судна. Первые рейсы запланированы на конец навигационного периода 2023 года. Водным сообщением хотят связать Ростов-на-Дону с такими населенными пунктами, как станция Багаевская, Константиновск, Новочеркасск.

При этом, по словам Александра Скрябина, для развития судоходства необходимо восстановление различной инфраструктуры, в частности причальных стенок.

ТАТАРСТАН

ПОДДАТЬ СПГ

В Татарстане построят комплекс СПГ с возможностью отгрузки на суда.

На территории Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра в Татарстане построят производственно-бункеровочный комплекс СПГ, где будет реализована возможность отгрузки сжиженного природного газа в судно-бункеровщик. Предварительный объем инвестиций в проект оценивается в 28 млрд рублей. Об этом во время брифинга, посвященного итогам развития рынка газомоторного топлива в республике, рассказал председатель совета директоров ООО «Газпром СПГ технологии» Алексей Кахидзе.

Он уточнил, что проект будет реализован в три этапа. Производительность первой очереди, срок реализации которой назначен на декабрь 2024 года, составит 7 тонн в час. На втором этапе проекта (декабрь 2025 года) мощности по производству и отгрузке СПГ бу-

дут увеличены до 17 тонн в час, появится станция обслуживания газомоторной техники и логистический центр.

Третий этап (декабрь 2026 года) включает в себя строительство причальной станции отгрузки СПГ в судно-бункеровщик, а также увеличение мощности комплекса до 27 тонн в час.

«Уникальность этого комплекса в том, что можно будет загружать морские и речные суда, а также бункероваться. Такой возможности сейчас нет нигде. Считаю, что для региона это будет уникальная вещь», — сказал Алексей Кахидзе.

По его словам, комплекс также будет обладать возможностями для складирования СПГ. Сейчас идет разработка проектной документации, определен поставщик основного технологического оборудования для первого этапа проекта, им стала китайская CIMC.

КАМЕ — БЕСПЕРЕБОЙНОЕ
СУДОХОДСТВО

Работы по реконструкции Нижне-Камского шлюза планируется завершить в 2023 году.

На Нижне-Камском шлюзе продолжают работы по реконструкции: общая строительная готовность составляет более 60%. На объекте, как сообщает пресс-служба ФКУ «Ространс модернизация», ведутся работы по тестированию створок двухстворчатых ворот камеры шлюза.

На объекте завершены строительные монтажные работы в рамках первого этапа по левой нитке камеры шлюза. Сейчас проводятся пусконаладочные работы автоматизированной системы судопропуска, в частности, тестирование створок двухстворчатых ворот центрального пульта управления.

Проектом предусмотрена реконструкция гидравлического и механического оборудования, резервного энергоснабжения, систем противопожарной защиты и электротехнического оборудова-

ния камер № 1 и 2 Нижне-Камского гидроузла.

Реконструкцию гидросооружения планируется завершить в 2023 году. Ввод объекта в эксплуатацию повысит уровень безопасности сооружения, а также позволит

обеспечить бесперебойный пропуск пассажирского, технического и грузового флота на реке Каме.

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



Фото предоставлено ФКУ «Ространс модернизация»

ЯКУТИЯ

ГДЕ РЕКАМ НЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ

ФБУ «Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей» 1 апреля отметило 85-летний юбилей.

Учреждение было создано 1 апреля 1938 года приказом Народного комиссариата водного транспорта (Наркомвода) СССР и называлось «Ленское бассейновое управление пути» ЦУ Рекпути Наркомвода с центром в городе Киренск.

Позже, в 1944 году, центр управления был переведен в г. Якутск.

В настоящее время в состав учреждения входят восемь филиалов, из которых семь расположены на территории Республики Саха (Якутия) и один в Иркутской области.

Администрация Ленского бассейна обеспечивает содержание

водных магистралей в короткий период арктического лета на территории семи самостоятельных бассейнов рек — Лены, Колымы, Индигирки, Яны, Нижней Тунгуски, Оленька и Анабара. На этих огромных территориях в отсутствие развитой сети автомобильных и железных дорог ограниченный короткий навигацией водный транспорт остается безальтернативным средством доставки топлива, продовольствия, стройматериалов и других жизнеобеспечивающих грузов для населения и экономики.

СУДОРЕМОНТ ЗАВЕРШАЮТ

Администрация Ленского бассейна в навигацию-2023 планирует ввести в эксплуатацию 228 ед. флота.

ФБУ «Администрация Ленского бассейна внутренних водных путей» в навигацию 2023 года планирует ввести в эксплуатацию 228 ед. флота, в том числе 13 земснарядов, 83 обстановочных теплохода. В настоящее время во всех филиалах учреждения полным ходом идет судоремонт, выморозочные работы завершены, заканчиваются работы по ремонту корпусов, винто-рулевых комплексов.

Эксплуатируется более 21,7 тыс. км водных путей, судоходство осуществляется почти на 11 тыс. км, 90% из которых — с гарантированными габаритами.

Выполнение комплекса путевых работ на реках Ленского бассейна играет ключевую роль в экономическом и социальном развитии Республики Саха (Якутия), в том числе в осуществлении северного завоза.

ПРИЧАЛ ДЛЯ СВП

В Якутске планируют построить причал для судов на воздушной подушке.

В Якутске до октября 2023 года будет завершено строительство нового причала для судов на воздушной подушке. Он расположится в 204-м микрорайоне города, сообщили в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия).

В настоящее время завершается разработка проектно-сметной документации объекта. Сформирован земельный участок, который отвечает требованиям санитарных правил по внешнему шуму для судов на воздушной подушке.

«Ранее жители 203-го микрорайона, на территории которого сегодня находится причал, неоднократно обращались с жалобами на

сильный шум техники, в том числе в ночное время. Новый причал будет в достаточной удаленности от жилых домов», — отметил заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства республики Семен Коркин.

Строительно-монтажные работы планируется провести летом. В частности, будет произведена отсыпка территории. Кроме того, сейчас проектируется дорога, примыкающая к месту нового причала. Она будет построена в 2023–2024 годах. Позже будет организован зал ожидания для пассажиров с парковочными местами и автобусной остановкой.



Фото с сайта правительства Якутии

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

В СЕВЕРНОМ ЗАВОЗЕ УЧАСТВУЮТ ВСЕ

Объем дноуглубительных работ в Обском бассейне ВВП составит в 2023 году 4,8 млн тонн.

В Обском бассейне ВВП в 2023 году объем дноуглубления составит 4,8 млн тонн, что на 140 тыс. тонн больше, чем годом ранее. Для работ задействуют восемь дноуглубительных снарядов. Об этом журналистам рассказал и.о. руководителя администрации Обского бассейна ВВП Павел Мешков.

Он уточнил, что в данный момент администрация заканчивает судоремонт флота, в межнавигационный период проведены работы, в том числе по замене обшивки и электрооборудования. Сейчас идет подготовка к открытию навигации. Самый первый участок будет открыт для судоходства 25 апреля. При этом некоторые судовладельцы выразили желания открыть навигацию раньше установленных сроков. Протяженность водных путей

в Обском бассейне в навигацию 2023 года составит 7247 км, из них 3333 км — с гарантированными габаритами.

Практически завершили работы и на гидротехнических сооружениях. В границах Обского бассейна находится Новосибирский шлюз, в состав которого входят восемь ГТС. Завершены плановые ремонты СНО.

В 2022 году в границах Обского бассейна было перевезено 5,8 млн тонн, в основном это минерально-строительные грузы. «Основной судовладелец, Омская судоходная компания, на 2023 год заявил серьезный объем 1,4 млн тонн, в основном щебень», — рассказал Павел Мешков, уточнив, что в эту навигацию все участки Новосибирской области будут задействованы для обеспечения северного завоза.



Фото ФБУ «Администрация Обского БВП»

СООБРАЗУЯСЬ С ПЛАНОМ

В Обском бассейне завершается подготовка СНО к навигации-2023.

Путейцы филиалов ФБУ «Администрация Обского БВП» завершают подготовку обстановки к предстоящей навигации 2023 года. План по изготовлению и ремонту обстановочного оборудования, инвентаря и материалов, необходимых для содержания внутренних водных путей бассейна, практически выполнен.

По состоянию на конец марта в межнавигационный период путейцы бассейна изготовили 728 береговых навигационных знаков из плановых 798 (91,2%). Из традиционных, т.е. пиломатериалов, изготовлено 710 знаков из требуемых 750 единиц (94,6%). В свою очередь, из металла, металлосайдинга, ПВХ,

поликарбоната изготовлено 18 из 48 знаков.

Также согласно плану в филиалах ФБУ «Администрация Обского БВП» проведен ремонт 1100 единиц светосигнального оборудования. Выполнена большая работа по изготовлению форм для пригрузов, новых буйков, защитных устройств фонарей, столбов для навигационных знаков, отремонтировано 23 буй из 75. Работы продолжаются.

На базе Томского РВПиС осуществлялось строительство металлических плавучих навигационных знаков на все филиалы учреждения. Всего к навигации 2023 года изготовлено 134 буй

различных типоразмеров. Вместе с тем после завершения плана по изготовлению и ремонту обстановочного оборудования, инвентаря и материалов, с приходом теплых весенних дней путейцы займутся окраской плавучих и береговых знаков, произведут дефектацию оснастки буюв.

Согласно распоряжению Федерального агентства морского и речного транспорта на навигацию 2023 года, с 25 апреля навигация в Обском бассейне откроется в первую очередь на участке реки Обь от устья нижнего подходного канала до устья Томи, и на реке Томь от г. Томска до устья Томи.

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

ОЖИДАЮТ РОСТА

К началу навигации в Алтайском крае запланировано отремонтировать 39 судов.

На реках Алтайского края с конца апреля начнется движение пассажирских и грузовых судов. В 2022 году был поставлен рекорд за последние 20 лет: грузоперевозки речным транспортом превысили 1,18 млн тонн, написал в своем Telegram-канале губернатор региона Виктор Томенко. По его словам, в 2023 году ожидается, что показатель возрастет.

Он также напомнил, что в этом году в крае было запланировано отремонтировать 39 судов, сейчас основные работы завершены.

В Алтайском крае в 2023 году планируется выполнить работы по обслуживанию 621 км пути с судоходной обстановкой, увеличить путевые работы для безопасного прохождения навигации, разработать 44 переката,

организовать подходы к Бийскому гравийно-песчаному карьере и причалу порта Восточный.

Между правительством региона и Росморречфлотом подписано соглашение на 2023 год, которое предполагает, что за счет средств субсидии региона и федерального бюджета будет

осуществляться финансирование работ по содержанию судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей, расположенных в границах края. Общая сумма вложений превысит 120 млн рублей, из них 43 млн рублей региональные средства, 81 млн рублей — федеральные.



Фото из Telegram губернатора Алтайского края



АРКТИКА



Фото из Telegram-канала ААНИИ

В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ С ВЫСОКОЙ МИССИЕЙ

Экспедиция «Северный полюс-41» за полгода преодолела около 800 км.

Экспедиция «Северный полюс-41» (СП-41) Арктического и Антарктического научно-исследовательского института на протяжении шести месяцев успешно дрейфует в высоких широтах Северного Ледовитого океана. От точки старта полярная станция преодолела почти 800 км. В настоящее время станция движется в приполюсном районе — около 88 градусов северной широты. От географического полюса ее отделяет около 220 км.

Впервые в истории дрейфующих полярных станций экспедиция проходит при поддержке ледостойкой платформы «Северный полюс» — научно-исследовательского судна, предназначенного для круглогодичных экспедиций в высоких широтах Северного Ледовитого океана и обладающего функционалом научно-исследовательского центра. Используя уникальные возможности платформы, ученые собрали обширный массив научных данных о состоянии природной среды и изменениях, происходящих в высокоширотной Арктике, которые будут анализироваться на Большой земле. На текущий момент ученые отмечают, что скорость дрейфа СП-41 выше всех предыдущих.

Полярники также выполняют большой блок оперативных метеонаблюдений и аэрологическое зондирование атмосферы. Данные ежесуточно передаются в Гидрометцентр Росгидромета. Они имеют большое практическое значение, так как экспедиция «Северный полюс-41» в настоящее время единственный источник метеоинформации на огромную часть Северного Ледовитого океана. Часть информации также уже используется специалистами ААНИИ для подготовки ледовых прогнозов для обеспечения навигации по трассе Северного морского пути.

«Спектр исследований на ЛСП значительно расширен относительно традиционных дрейфующих станций «Северный полюс». Это обусловлено не только развитием технологий производства наблю-

дений, но возможностями, которые открывает для исследований ледостойкая платформа. Речь, прежде всего, о таких разделах научной программы, как геология, гидробиология, океанография, гидрохимия, геофизика. Выполнение полномасштабных исследований по этим направлениям невозможно без использования грузоподъемных механизмов, средств обеспечения стабильного температурного положения, источников электропитания большой мощности. Все эти возможности сейчас обеспечивает судно», — отметил директор Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Александр Макаров.

По его словам, НЭС «Северный полюс» полностью оправдало ожидания в части обеспечения безопасности и работоспособности экспедиции. «Дрейф проходит при непростых условиях. Динамика льда в районе станции весьма активная, на базовом поле неоднократно наблюдались трещины и подвижки льда. В таких случаях оборудование перемещается на борт судна, откуда ученые продолжают исследования. При стабилизации ситуации научный лагерь вновь разворачивается на льду. Выбранный формат организации дрейфующих станций при поддержке ЛСП «Северный полюс» полностью себя оправдывает. Судно стало для полярников безопасным и уютным домом, качественной рабочей площадкой, оснащенной всем необходимым оборудованием для полноценной научной работы», — сказал Александр Макаров.

Основная ротация экспедиционного состава и доставка грузов запланирована на август. Она будет проходить с использованием научно-экспедиционного судна. В апреле планируется провести частичную ротацию. Вертолетами к месту дрейфа планируется доставить десять полярников. В том числе, шесть членов экипажа и четыре научных специалиста.

«Принять транспортный самолет на СП невозможно, нет под-

ходящей площадки — льдины для организации взлетно-посадочной полосы. Поэтому переброску экспедиционных планируются осуществить вертолетами. В операции будет задействовано два Ми-8 АМТ. Это весьма сложная задача, так как станция находится далеко от Большой земли, практически на пределе вертолетной досягаемости. Для проведения операции на нашей научной базе «Мыс Баранова» еще до старта началась подготовка взлетно-посадочной полосы», — рассказал Александр Макаров.

Экспедиция «Северный полюс-41» стала продолжением программы комплексных дрейфующих исследований в высоких широтах Арктики, основанной советскими учеными. Первая в мире полярная научно-исследовательская дрейфующая арктическая станция «Северный полюс» («Северный полюс-1») начала работу 21 мая 1937 года. С тех пор каждой следующей экспедиции присваивалось название «Северный полюс» и порядковый номер. В общей сложности было организовано 40 таких экспедиций.

На протяжении 75 лет дрейфующие станции выполняли комплексные исследования в области океанологии, метеорологии и биологии моря, отслеживали динамику изменения площади льдов, производили наблюдения в ионосферном и магнитном полях планеты, позволяющие делать выводы о распространении радиоволн. В 2013 году команду ученых с дрейфующей станции СП-40 эвакуировали, программа была приостановлена почти на 10 лет: критическое состояние льда, подвижки, трещины, разрывы не оставляли возможности оставлять ледовый лагерь. В 2022 году, спустя 85 лет с ее образования, программа дрейфующих арктических станций была возобновлена на технологически новом уровне — экспедиция проводится при поддержке ледостойкой платформы «Северный полюс».

АНТАРКТИКА

В ОАЗИСЕ ХОЛМЫ ЛАРСЕМАННА

Российская антарктическая станция «Прогресс» отметила свое 35-летие.

Станция «Прогресс» расположена в Оазисе Холмы Ларсеманна на восточном берегу залива Прюдс моря Содружества. В 1970–1980 годах в мире возрос интерес к минеральным и углеводородным ресурсам Антарктики. Для дальнейшего изучения и возможного освоения недр в 1988 году была открыта сезонная база для геолого-геофизических исследований «Прогресс». Но через 10 лет вступил в силу Протокол по охране окружающей среды, запрещающий в отношении ресурсов Антарктики любую деятельность, кроме научной.

В начале 2000-х годов стартовало проектирование и строительство нового зимовочного комплекса на станции «Прогресс», который ввели в эксплуатацию 31 декабря 2012 года. В рамках этих работ создали и снежно-ледовую взлетно-посадочную полосу, пригодную для приема транспортных самолетов на лыжных шасси. Авиационная активность резко выросла, увеличилось число перелетов между станциями, а аэродром помог при строительстве зимовочного комплекса Индии и Китая. Хотя первая снежная полоса на станции начала функционировать еще в 2004 году — небольшой самолет ВТ-67 «Basler» летал на станцию «Восток», доставляя персонал, скоропортящиеся продукты и научное оборудование.

На протяжении последних 15 лет станция «Прогресс» полностью отвечает за жизнеобеспечение внутриконтинентальной станции «Восток», а теперь и обеспечение строительства на ней нового зимовочного комплекса. Ранее логистика в сторону «Востока» была организована со станции «Мирный», но из-за разрастания пояса трещин к югу от станции осуществлять санно-гусеничные походы данным маршрутом стало опасно. В этом плане географическое положение станции «Прогресс» оказалось более удачным и сыграло важную роль в обеспечении логистики.

Открытие нового аэродрома «Зенит» на станции стало важным событием 68-й Российской антарктической экспедиции и принесло

ряд преимуществ с точки зрения сроков доставки грузов и специалистов.

«За 35 лет станция «Прогресс» давно стала крупным логистическим хабом и важным связующим звеном с Центральной Антарктидой. Экспедиционные суда, прибыв в Антарктику, в первую очередь идут на «Прогресс», доставляя большой массив грузов. В этом году новый импульс жизнедеятельности станции придал аэродром «Зенит», позволивший заметно повысить динамику всех рабочих процессов и темпы строительства нового комплекса», — рассказал директор ААНИИ Александр Макаров.

Сегодня на станции в комфортных условиях могут проживать до 200 членов экспедиции. На территории «Прогресса» расположено служебно-жилое здание, где помимо жилых помещений, размещается камбуз, столовая, баня, медицинский блок, лаборатории, радиоцентр. Недалеко находится здание дизельной электростанции, вертолетная площадка и база горюче-смазочных материалов на берегу. Имеется большой гараж и мастерские, где не только ремонтируют и проводят техническое обслуживание транспорта, но и изготавливают детали для нужд других, в том числе и зарубежных, станций.

На «Прогрессе» ведутся круглогодичные научные исследования по метеорологии, актинометрии, геомагнетизму, изучение прибрежной океанологии и характеристик морских льдов и айсбергов. Проводятся сезонные исследования по гидрологии суши, морской биологии, геоботанике, геодезии, гляциологии. Здесь установлена аппаратура дифференциальной коррекции орбитальных параметров спутников навигационной системы ГЛОНАСС. А в 2018–2019 годах развернут один из центров приема Единой территориально-распределенной информационной системы дистанционного зондирования Земли. Это несколько изменило и облик станции — появились большие спутниковые антенны в круглых защитных корпусах диаметром 6–9 метров.



Фото предоставлено пресс-службой ААНИИ

ЛИДЕР ОТРАСЛИ

ФЛАГМАНСКАЯ МИССИЯ МАКАРОВКИ

ГУМРФ признан лучшим вузом отрасли.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова признан лидером отрасли по итогам деятельности в 2022 году. Престижные регалии — вымпел лучшего отраслевого вуза и свидетельство о победе в отраслевом конкурсе за минувший год руководителю Росморречфлота Захарий Джиоев вручил ректору Сергею Барышникову на итоговом расширенном совместном заседании Коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и Общественного совета при Росморречфлоте.

Свое лидерство флагману отраслевого образования приходится постоянно подтверждать делами. Вуз не раз получал дипломы номинанта по итогам участия в конкурсе, а в 2019 году был признан лучшей образовательной организацией в области транспортной безопасности.

Сегодня в ГУМРФ и филиалах обучается 12669 человек, из них по программам высшего образования — 9094 человек. 5977 обучающихся — будущие члены экипажей судов.

Среди вузов Росморречфлота ГУМРФ имеет самый большой объем научно-исследовательских работ. Три действующих диссертационных совета позволяют защищать диссертации непосредственно в вузе.



Фото ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

Научный потенциал ГУМРФ определяют молодые ученые. Так, в конкурсах Министерства транспорта России «Молодые ученые транспортной отрасли» и «Лучший студенческий реферат» со своими проектами по итогам 2022 года победили четыре представителя ГУМРФ.

Будущие кадры для водного транспорта и береговых служб готовят 702 преподавателя, из которых 66% — доктора и кандидаты наук.

В сотрудничестве с партнерами в университете активно открываются брендируемые классы и опережающими темпами мо-

дернизируется материальная база. В ГУМРФ уже функционируют аудитории Росатома, Газпрома, Роснефти, Волжского пароходства, Российского морского регистра судоходства.

Год назад в Колледже ГУМРФ открыт историко-патриотический комплекс «Северные конвои» с целью сохранения истории Великой Отечественной войны и популяризации этих знаний среди подрастающего поколения.

Сегодня Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова — признанный лидер в деле подготовке высококвалифициро-

ванных кадров в сфере водного транспорта, в том числе кадров для устойчивого развития российской Арктики. Именно здесь готовят профессионалов, всесторонне подготовленных для арктических ледовых навигаций. Отсюда выходят специалисты для работы на атомном ледокольном флоте, которым в мире располагает только Россия.

Макаровка также системно и постоянно ведет гигантскую общественную работу, не «для галочки», а по велению души занимаясь благотворительными, патриотическими, просветительскими проектами, адресатами которых

являются люди различных поколений, от самого старшего до самых младших, особенно нуждающиеся в заботе, уходе, проявлении любви и простом, человеческом общении.

Университет всерьез воспринимает свою миссию — преумножения и передачи следующим поколениям нравственных и гражданских ценностей, знаний и опыта, накопленных широкомыслящим, неизменно коллективистским морским сообществом, для обеспечения его развития и процветания.

Университет реализует государственную Концепцию подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. Сегодня перед отраслью стоит задача цифровизации, в том числе и образовательного процесса. В ее рамках в ГУМРФ активно развивается и совершенствуется система дистанционного обучения «Фарватер», цифровая карьерная среда вуза.

В декабре 2022 года Ученый совет университета на заседании единогласно одобрил Программу развития ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова до 2030 года, в рамках которой вуз будет работать, учитывая возникающие задачи и открывающиеся возможности.

Признание ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова лидером отрасли — итог кропотливой работы многотысячного коллектива университета и общая заслуга макаровцев разных поколений.

КОНКУРС

ИМЯ ЕЙ — ЕЛЕНА СМЯГЛИКОВА!

На Всероссийском конкурсе «Имя ей — Женщина!» публикация в «Водном транспорте» о проректоре ГУМРФ отмечена в специальной номинации.

В Москве прошла церемония награждения победителей Всероссийского конкурса журналистов «Имя ей — Женщина!-2022». Учредителем и организатором конкурса выступила Общероссийская общественно-государственная организация «Союз женщин России».

В этом году на конкурс поступило 1123 работы из 75 регионов России. В специальной номинации партнер конкурса — компания «ВодоходЪ» — наградил Анну Менгазетдинову, автора интервью с проректором по работе с филиалами и международной деятельности Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Еленой Смягликовой.

Напомним, интервью «Женщина всегда чуть-чуть как море, Море в чем-то женщина чуть-чуть» было опубликовано в декабре 2022 года на отраслевом портале «Российское судоходство» и в газете «Водный транспорт». В жюри конкурса вошли: секретарь Союза журналистов России

Владимир Касютин, советник председателя Союза женщин России Надежда Аленина, декан факультета журналистики МГУ Елена Вартанова, генеральный директор Медиагруппы «Журналист», главный редактор журнала «Журналист» Любовь Петрова, директор ИД «Калужские губернские ведомости», председатель

Калужского регионального отделения Союза журналистов Юрий Расторгуев.

Среди награждавших были председатель Союза женщин России Екатерина Лахова, уполномоченный при Президенте РФ по правам ребенка Мария Львова-Белова, председатель Совета по развитию гражданского общества и правам человека при главе государства Валерий Фадеев, сенатор от ЛНР Дарья Лантратова.

Конкурс помогает формировать позитивный образ современной женщины в СМИ, привлекает внимание к работе Союза женщин России и региональных отделений Союза журналистов России.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

КОНФЕРЕНЦИЯ

КАДРЫ ЛУЧШИЕ НУЖНЫ

В ГУМРФ собрались более 40 представителей судоходных компаний и крьюинговых фирм.

В Санкт-Петербурге состоялась конференция руководителей кадровых служб судоходных компаний, организованная Государственным университетом морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и ФГУП «Атомфлот» при поддержке Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства».

Конференция прошла на базе Института дополнительного профессионального образования Макаровки. В мероприятии приняли участие более 40 представителей судоходных компаний и крьюинговых фирм.

Особое внимание представители кадровых служб судоходных компаний уделили взаимодействию со средними специальными и высшими учебными заведениями. В приветствии ректора Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова Сергея Барышникова, которое представил директор департамента по конвенционной подготовке Александр Горбцов, была подчеркнута значимость взаимодействия университета с судоходными компаниями и кадровыми службами. В ходе совместной работы актуализируются образовательные программы, вносятся предложения по обновлению национальных и международных стандартов.

Для ФГУП «Атомфлот» вопрос подготовки и привлечения персонала является одним из приоритетных. Если сейчас на судах Росатомфлота работают 1,2 тысячи человек, то уже через семь лет их число увеличится вдвое. По словам заместителя генерального директора по персоналу и коммуникациям ФГУП «Атомфлот» Марии Нужиной, изменения в экономике, геополитике и эпидемиологической обстановке непрерывно влияют на рынок труда. В этих условиях важно иметь объективную картину потребностей судоходных компаний, чтобы сформулировать верный запрос крьюинговым фирмам и учебным заведениям.

Участники конференции отметили, что сейчас ключевыми мотивационными факторами для этих специалистов являются уровень оплаты труда, работа на новых судах, карьерный рост и наличие пакета социальных гарантий.

Принимаемые правительством меры позволяют сохранять стабильность на рынке труда. Реализуются мероприятия, направленные на профессиональную ориентацию молодежи, повышение престижности инженерных профессий, включая проведение конкурсов профессионального мастерства и прохождения производственной практики. Росатом и ФГУП «Атомфлот» принимают активное участие в этой работе.