



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

# ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



**ПРИБЫЛЬ ВЫРОСЛА ВЧЕТВЕРО**  
СТР. 3



**ОТ ФРАХТОВАТЕЛЯ ДО СУДОВЛАДЕЛЬЦА**  
СТР. 5



**ОТВЕЧАЯ ВЕЛЕНИЮ ВРЕМЕНИ**  
СТР. 7



**ЛИДЕР ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ И КРУПНЫЙ СУДОВЛАДЕЛЕЦ**  
СТР. 8



**ПО ТРАССАМ СЕВМОРПУТИ**  
СТР. 10



**ЗАЩИТИТЬ ОТ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ВЫГОРАНИЯ**  
СТР. 11



Фото с сайта Волжского пароходства

## РЕАЛИЗОВАТЬ РЕЧНОЙ ПОТЕНЦИАЛ

Речной транспорт потенциально может увеличить грузоперевозки в южном направлении на 13 млн тонн.

Речной транспорт может обеспечить перевозку дополнительных 13 млн тонн грузов в южные регионы России. Об этом заявил министр экономического развития России Максим Решетников на совещании по вопросам развития Юга России и Приазовья, которое провел президент РФ Владимир Путин. Стенограмма встречи опубликована на сайте Кремля.

По словам министра, нужно снимать ограничения по транспорту, чтобы реализовать весь экономический потенциал южных

регионов. «С нашей точки зрения, есть еще потенциал дополнительной поставки грузов речным транспортом. Мы считаем, что порядка 13 миллионов тонн может дополнительно быть привезено в этот регион именно по реке, учитывая всю логистику. Чтобы этот речной потенциал реализовывать, нужна сбалансированная тарифная политика, координация железнодорожных и водных тарифов, чтобы и то, и другое грузить в зависимости от типов грузов, чтобы не было этого перетекания

и ненужной конкуренции», — сказал глава Минэкономразвития.

Он также напомнил о запланированном Минтрансом комплексе мероприятий на гидротехнических сооружениях Волго-Донского канала, Волго-Камского бассейна, добавив, что требуется также построить около 100 грузовых судов.

«Также использование рек позволит нарастить партнерство с прикаспийскими странами. У нас здесь еще большой транзитный потенциал», — отметил Максим Решетников.

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин также рассматривает речные пути как недоиспользованный резерв. «Я вообще считаю, что при стройке, которая есть, надо реку и припортовую, прибрежную полосу использовать и для грузов, и для пассажиров. Здесь тоже наработки есть и по технике, и по судам, и по развитию портовых зон», — сказал он, напомнив о планах в ближайшие три года построить Багаевский гидроузел, что даст возможность увеличения по реке Дон пропускной способности до 27 миллионов тонн.

### РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЕ СУДОХОДСТВА — 30 ЛЕТ



Президент Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Алексей Клявин в ходе съезда Союза транспортников России обозначил проблемы торгового судоходства, требующие законодательного решения, передал корреспондент отраслевого портала «Российское судоходство»

## ОБЕСПЕЧИТЬ СТАБИЛЬНОСТЬ ПРАВОВОГО ПОЛЯ, УСТРАНИТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ

В Российской палате судоходства обозначили основные задачи по развитию торгового судоходства России. Среди них: приоритетное право флота под российским флагом на доступ к грузовой базе, сокращение времени простоев судов, благоприятный режим российской юрисдикции, отмена излишнего регулирования и др.

(входит в медиа-группу «Порт-Ньюс»).

По мнению главы объединения, необходимо сократить время непроизводительного простоя судов в порту, это можно сделать через запуск механизма «одного окна» и цифровизации разрешительной деятельности. Тем более, что это предусмотрено Конвенцией FAL, к которой с 1 января 2024 г. всту-

пили в силу поправки, предусматривающие, что государственные органы будут обязаны внедрять, поддерживать и использовать системы «одного окна» для электронного обмена информацией, необходимой для оформления прихода, стоянки и отхода судов в портах. (На переход к новой системе отводится не менее 12 месяцев с момента публикации всех

функциональных и технических спецификаций. — Прим. ред.)

Серьезной проблемой, как отметил глава Российской палаты судоходства, остается низкая доля перевозок российских грузов судами отечественного флота. Вопрос — не новый, судоходное сообщество поднимает эту тему на протяжении 30 лет.

Окончание на стр. 2





## РОСМОРРЕЧФЛОТ

**НАЗНАЧЕН  
НОВЫЙ ГЛАВА**  
Андрей Тарасенко на-  
значен руководителем  
Росморречфлота.

Руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) назначен Андрей Тарасенко. Распоряжение о назначении подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

Андрей Тарасенко родился в 1963 году во Владивостоке. С 1985 по 1994 год проходил службу в вооруженных силах. После этого работал на различных должностях в коммерческих и государственных структурах, в том числе во ФГУП «Национальные рыбные ресурсы» (2000–2003 годы), ФГУП «Мурманский рыбный порт» (2004–2005 годы), ФГУП «Росморпорт» (2013–2017 годы). С октября 2017-го по сентябрь 2018 года временно исполнял обязанности губернатора Приморского края. В 2018–2020 годах был заместителем руководителя Росморречфлота. В 2020–2023 годах занимал должность председателя правительства Республики Саха (Якутия). С ноября 2023 года работал врио генерального директора ФГУП «Нацрыбресурс».

## ЛИДЕРЫ ОТРАСЛИ

**ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО —  
ЛУЧШЕЕ НА ВВП**

Росморречфлот подвел итоги ежегодного конкурса «Лидер отрасли» по 17 номинациям.

Экспертная комиссия Росморречфлота подвела итоги ежегодного конкурса «Лидер отрасли» за 2023 год. Об этом сообщается на сайте ведомства. Победителей выбирали в 17 номинациях.

Так, лучшей администрацией морских портов было признано ФГБУ «АМП Приморского края и Восточной Арктики», а лучшей администрацией бассейна внутренних водных путей — ФБУ «Администрация «Беломорканал».

Лучшей образовательной организацией высшего образования стало ФГБОУ ВО «ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова», а лучшей образовательной организацией среднего образования — Уфимский филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ».

В номинации «Лучшая морская стивидорная компания» победило АО «Зерновой терминал «КСК», в номинации «Лучшая морская стивидорная компания в области экологии» — ООО «Компания «Атгис Энттерпрайс».

Лучшим речным портом или терминалом признано АО «Порт Коломна».

Лучшей судоходной компанией, осуществляющей регулярные пассажирские перевозки, стало АО «Северречфлот», а лучшая судоходная компания, осуществляющая перевозки по туристским маршрутам, — ООО «ВодоходЪ». Лучшая судоходная компания, осуществляющая перевозки по экскурсионно-прогулочным маршрутам: ООО Судоходная компания «ОКА».

Лучшая судоходная компания, осуществляющая морские сухогрузные перевозки: Филиал ПАО «Дальневосточное морское пароходство» в городе Владивосток. Лучшая судоходная компания, осуществляющая морские наливные перевозки: ПАО «Совкомфлот». Лучшая судоходная компания, осуществляющая грузовые перевозки по внутренним водным путям в Европейской части страны: АО «Судоходная компания «Волжское пароходство». Лучшая судоходная компания, осуществляющая грузовые перевозки по внутренним водным путям в Сибири и на Дальнем Востоке: АО «Томская судоходная компания».

Лучшей организацией, оказывающей услуги в области обеспечения судоходства, выбрано ФГУП «Росморпорт». Лучший субъект транспортной инфраструктуры в сфере транспортной безопасности — ФБУ «Администрация «Камводпуть». Лучшая организация, выполняющая функции государственного заказчика в области морского и речного транспорта: ФКУ «Дирекция госзаказчика».

## НАВИГАЦИЯ-2024



Фото «Водного транспорта»

**ПЕРВЫЙ ТРАНЗИТ**

В Азово-Донском бассейне ВВП открылась навигация.

Танкер «Дорида» открыл 1 апреля транзитную навигацию 2024 года в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей (ВВП). Шлюзование судна выполнено через камеру № 2 Кочетовского гидроузла, передает корреспондент «Водного транспорта». По информации судовладельцев и грузовладельцев, грузоперевозки в эту навигацию могут составить 6,5 млн тонн.

Старт транзитной навигации 2024 года дал руководитель ФБУ «Администрация Азово-Донского бассейна ВВП» Сергей Гайдаев.

Водный путь в зоне ответственности администрации был полностью подготовлен к пропуску транзитного флота. Средства навигационного оборудования в количестве 706 знаков (531 плавающих и 175 береговых) выставлены на штатные места, выполнены тральные работы на площади 31 кв. км. В связи с реформированием русла в межнавигационный период и необходимостью пропуска флота в начальный период навигации администрация уже выполнила дноуглубительные работы на самых лимитирующих участках водного пути в объеме 130 тыс. куб. м.

Всего для поддержания безопасных условий судоходства в бассейне в 2024 году планируется выполнить дноуглубление объемом около 800 тыс. куб. м на 23 лимитирующих участках водного пути. Изыскательско-русовой партией планируется выполнить около 300 русловых съемок.

Грузоперевозки в границах ответственности ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» в 2023 году составили более 6 млн тонн, общее количество судозаходов в бассейн составило 4,2 тыс. единиц, было перевезено 25,8 тыс. пассажиров.

**ОБЕСПЕЧИТЬ СТАБИЛЬНОСТЬ ПРАВОВОГО ПОЛЯ,  
УСТРАНИТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ БАРЬЕРЫ**

Начало на стр. 1

«Сложившаяся модель транспортного обеспечения российского экспорта «до причала в порту отгрузки» позволяет иностранному покупателю фрахтовать иностранный флот, ограничивая доступ российских судовладельцев к грузовой базе. Это делает актуальным вопрос о гарантированном доступе российских судов к экспортным грузам. Аналогичный подход применялся в СССР, когда в ряде двусторонних соглашений о морском транспорте содержались положения о разделении грузовой базы. Соответствующий законопроект внесен в Госдуму и рассмотрен в первом чтении.

В настоящее время Минтранс подготовлены подзаконные акты. Считаем, что скорейшее рассмотрение законопроекта во втором и третьем чтениях и принятие закона в совокупности с нормативными актами в его развитие будут способствовать созданию сбалансированного механизма, обеспечивающего защиту интересов российских судовладельцев», — сказал Алексей Клявин.

Также необходимо совершенствовать правила, по которым суда эксплуатируются в российской юрисдикции. Речь идет, в первую очередь, о сохранении существующего правового режима Российского международного реестра

судов (РМРС) до 2037 года. Минтранс России был подготовлен соответствующий законопроект, однако он до сих пор не внесен в Госдуму по причине неурегулированных разногласий с рядом ведомств. По мнению Алексея Клявина, без принятия этого закона строительство флота в России окажется под вопросом.

Кроме того, необходимо усилить продвижение интересов наших национальных перевозчиков в рамках работы в международных организациях. «В частности, в 2022 году комиссией Таможенно-го союза было принято решение, в котором установлено новое ограничение для судов, регистрируемых в РМРС, в части предоставления таможенной льготы при нахождении в реестре не менее пяти лет. Введение данного ограничения минимизировало заинтересованность судовладельцев в привлечении флота под российский флаг для работы в кратко- и сред-

несрочных проектах по договорам бербоут-чартера. Это означает, что те необходимые работы (ограниченные по времени перевозки, дноуглубление или другие подводно-технические работы), которые требуется сделать, к примеру, в Азово-Черноморском бассейне или на Северном морском пути, не будут реализованы судами российских судоходных компаний, к ним будут привлекаться иностранцы. Считаем, что такие решения требуют отмены», — сказал Алексей Клявин.

Еще одна проблема — таможенное оформление судов, зарегистрированных в РМРС, которые за пределами России осуществляли модернизацию в целях обеспечения безопасности судоходства. «Приведу один пример — для того, чтобы безопасно работать на Северном морском пути за ледоколом, одна из судоходных компаний изменила форму носовой оконечности грузового судна, а через три года таможенные органы потребовали заплатить таможенные пошлины за модернизацию. Необходимо найти решение данного вопроса».

Наконец, избыточными, по мнению главы Российской палаты судоходства, являются применяемые и к портам, и к судоход-

ным компаниям требования по проведению государственной экологической экспертизы при осуществлении обычной деятельности, связанной с судоходством. «Открытость» установленного действующим законодательством перечня видов деятельности для ГЭЭ создает почву для наложения необоснованных штрафов и остановки эксплуатации судна. Необходимо на законодательном уровне сделать его «закрытым», т.е. исчерпывающим.

«И это лишь отдельные проблемы, требующие незамедлительного решения, однако общая задача — направить усилия на оптимизацию нашего законодательства с целью устранения избыточных, дублирующих и дополнительных требований, которые не только не повышают, но и зачастую увеличивают издержки и негативно влияют на безопасность судоходства в широком смысле этого слова. Флот — это весьма капиталоемкий вид транспорта с длительными сроками окупаемости проектов. Вот почему сегодня архиважно обеспечить стабильность правового поля, устранить административные барьеры и повысить оперативность принятия решений», — уверен Алексей Клявин.



Фото с сайта Волжского пароходства



«СОВКОМФЛОТ»

# ПРИБЫЛЬ ВЫРОСЛА В ЧЕТВЕРО

Выручка ПАО «Совкомфлот» за 2023 год выросла на 22,6% — до \$2,3 млрд.

ПАО «Совкомфлот» (группа компаний СКФ; тикер: FLOT) опубликовало обобщенную консолидированную финансовую отчетность за прошлый год.

В отчетном периоде компания продемонстрировала сильные финансовые результаты благодаря устойчивым доходам в рамках действующего портфеля долгосрочных контрактов, а также работе флота в условиях высокой рыночной конъюнктуры.

Выручка ПАО «Совкомфлот» за 2023 год увеличилась на 22,6% по сравнению с предыдущим годом и составила более \$2,3 млрд.

Выручка компании на основе тайм-чартерного эквивалента за год выросла на 42,3% и достигла \$2,04 млрд, эксплуатационные расходы увеличились на 24,4% — до \$371,4 млн.

Прибыль компании от эксплуатации судов возросла на 47% — до \$1,67 млрд, показатель EBITDA — на 51,9%, до \$1,57 млрд. Операционная прибыль показала рост в 2 раза — до \$1,16 млрд, прибыль за год — в 2,4 раза, до \$943,3 млн. Чистая прибыль по данным консоли-

дированной финансовой отчетности по МСФО выросла в 4,1 раза и превысила 83,5 млрд рублей.

По состоянию на 31 декабря 2023 год активы СКФ достигли более \$7 млрд. В отчетном периоде компания продемонстрировала сильные финансовые результаты благодаря устойчивым доходам в рамках действующего портфеля долгосрочных контрактов, а также работе флота в условиях высокой рыночной конъюнктуры. Деятельность компании подвержена влиянию геополитических факторов и незаконно вводимых санкций со стороны недружественных стран. Компания ведет системную работу, направленную на преодоление возникающих вызовов.

Группа компаний «Совкомфлот» — крупнейшая судоходная компания России, лидер в области морской транспортировки нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, а также обслуживания морской добычи углеводородов. Компания специализируется на операциях в сложных климатических и ледовых условиях.

## ОСНОВНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (в миллионах долларов США, если не указано иное)

	2023 г.	2022 г.	Изменение, %
<b>Выручка</b>	<b>2316,5</b>	<b>1889,2</b>	<b>22,6</b>
Выручка на основе тайм-чартерного эквивалента	2044,9	1437,2	42,3
Эксплуатационные расходы	(371,4)	(298,6)	24,4
<b>Прибыль от эксплуатации судов</b>	<b>1673,5</b>	<b>1138,6</b>	<b>47</b>
ЕБИТДА*	1574,2	1036,1	51,9
Амортизация	(412,3)	(490,9)	-16
Общие и административные расходы	(72,9)	(81)	-10
<b>Операционная прибыль</b>	<b>1164,2</b>	<b>577,8</b>	<b>x2</b>
Финансовые расходы	(93)	(141,5)	-34,2
Налог на прибыль	(102,4)	(67,1)	52,5
Прибыль за период	<b>943,3</b>	<b>385,2</b>	<b>x2,4</b>
<b>Скорректированная прибыль** (млн руб.)</b>	<b>83 533</b>	<b>20 360</b>	<b>x4,1</b>
Скорректированная прибыль на 1 акцию (руб.)	<b>35,17</b>	<b>8,57</b>	<b>x4,1</b>
	<b>на 31.12.2023 г.</b>		
<b>Итого активы</b>		<b>7000,6</b>	
Суда в эксплуатации		<b>5021,5</b>	
Денежные средства и депозиты		<b>1254,1</b>	
<b>Балансовая стоимость акционерного капитала</b>		<b>5009</b>	
Долг		<b>1511,2</b>	
Чистый долг***		<b>257,1</b>	

\* Прибыль до уплаты процентов, налога на прибыль, износа и амортизации на скорректированной основе.

\*\* Чистая прибыль в рублях по данным консолидированной финансовой отчетности по МСФО, подготовленной в соответствии с требованиями Федерального закона «О консолидированной финансовой отчетности» от 27.07.2010 №208-ФЗ, скорректированная в соответствии с Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.05.2006 №774-р.

\*\*\* Чистый долг включает обеспеченные банковские кредиты, прочие займы и обязательства по финансовой аренде за вычетом денежных средств и их эквивалентов и банковских депозитов.



Фото из Telegram-канала ПАО «Совкомфлот»

FESCO

## ПЕРВЫЕ НА МАРШРУТЕ МЕЖДУ КИТАЕМ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ

За первый год работы между портами Китая, Индии и Санкт-Петербургом суда FESCO выполнили на линии 18 рейсов.

Транспортная группа FESCO за первый год работы регулярной линии между портами Китая, Индии и Санкт-Петербургом через Суэцкий канал перевезла 40,5 тыс. TEU. В импортном направлении доставлено более 27 тыс. TEU, в экспортном из порта Санкт-Петербург — более 13 тыс. TEU. Суда Baltorient Line (FBOL), обслуживающие линию FESCO, выполнили 18 рейсов.

Морской сервис был запущен 17 марта 2023 года. FESCO стала первой российской транспортной компанией, которая начала осуществлять перевозки между портами Китая и Санкт-Петербурга по маршруту deep sea (через Суэцкий канал) с использованием собственных активов и без захода в порты

Европы. В мае были добавлены судозаходы в индийские порты Мундра и Нава-Шева, в июне спомощью фидерного сообщения география линии была пополнена Малайзией, Вьетнамом и Таиландом, а в сентябре — Индонезией и Южной Кореей.

В настоящее время на линии работают пять судов, за счет чего группе удалось выйти на целевое регулярное расписание — один судозаход в две недели. Суда отправляются с полной загрузкой как в импорте, так и в экспорте.

Основу грузопотока из Азии в Россию традиционно составляют товары народного потребления, промышленные грузы, готовые автомобили и машинокомплекты. В обратном направлении — грузы

лесопромышленных предприятий и целлюлозно-бумажных комбинатов Северо-Запада России и Республики Беларусь, строительные материалы, продукция аграрного сектора.

Специально для работы на линии и в рамках стратегии обновления флота FESCO заказала на китайской верфи шесть новых контейнеровозов вместимостью около 2500 TEU каждый. Последний контейнеровоз серии планируется получить в конце апреля.

Транспортная группа FESCO — одна из крупнейших транспортно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Группе принадлежит Владиво-

стокский морской торговый порт, интермодальный оператор «FESCO Интегрированный Транспорт», оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефтранс», компании «Трансгарант» и «FESCO Транс». Группа управляет терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Том-

ске и Владивостоке. Контейнерный парк FESCO составляет более 170 тыс. TEU, количество фитинговых платформ превышает 11 тыс. единиц. Флот включает 37 транспортных судов в управлении, которые осуществляют перевозки преимущественно на собственных морских линиях.



Фото из Telegram-канала FESCO





## ПРОЕКТЫ

АРКТИКЕ — ГАЗОВОЗЫ  
«СЕКТОРАЛЬНЫЕ»

В России ведется проработка двух проектов газозовов: для западного и восточного секторов Арктики.

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ) рассчитывает разработать эскизные проекты отечественных газозовов для западного сектора Арктики до конца 2024 года, для восточного — в 2025 году. Такой прогноз в ходе брифинга высказал генеральный директор КГНЦ Олег Савченко.

По его словам, по инициативе Минпромторга на базе КГНЦ сформирована межведомственная рабочая группа по созданию отечественного танкера-газовоза. В ходе этой работы и обсуждений требований к таким судам с потенциальными операторами перевозок сжиженного природного газа (СПГ), среди которых «Газпром», «НОВАТЭК», «Совкомфлот», были сделаны определенные выводы и разработана дорожная карта создания отечественного газозова.

«Работа разворачивалась в направлении компании «Газпром», которая выразила тактическую и оперативную заинтересованность в освоении западного маршрута доставки СПГ, и компании «НОВАТЭК», которая намерена идти восточным маршрутом. На этом этапе стало понятно, что необходимо создавать два разных проекта — для западного сектора Арктики и для восточного. Для западного маршрута будет необходимо судно малого арктического класса, сравнительно высокой автономности; для восточного маршрута — высокого арктического класса и меньшей автономности», — рассказал Олег Савченко.

По его информации, техническое задание эскизного проекта газозова для западного сектора Арктики готово. «Надеюсь, в марте ТЗ будет утверждено, и тогда в мае-июне мы запустим работу над эскизным проектом, который планируется сдать до конца 2024 года. По нашему прогнозу, ТЗ эскизного проекта газозова для восточного маршрута Арктики может быть рассмотрено в апреле. Значит, к работе над эскизным проектом мы сможем приступить в июне-июле и завершить эту работу в следующем 2025 году», — сообщил генеральный директор КГНЦ. Он дополнил, что только после этого может начаться разработка технических проектов.

По мнению Олега Савченко, финансовое бремя будет возложено на потенциальных заказ-

чиков эскизных и технических проектов — компании «Газпром» и «НОВАТЭК». «При этом государство в лице Минпромторга сможет сосредоточиться на поддержке и создании отечественного комплектующего оборудования: производстве мембранного хранилища для СПГ, криогенной техники, азиподов, энергоустановок. Это государственная задача. Проект же должен быть реализован за счет компаний. В противном случае может произойти так, что государство вложит деньги в проекты и строительство газозовов, а компании в итоге скажут, что такое судно им не нужно. Поэтому строить то, что им действительно нужно, должны сами компании. Вот основная идея, которой придерживается государство в настоящее время», — отметил Олег Савченко.

Говоря об основных задачах, которые предстоит решить при разработке эскизных проектов, он признал, что на этом этапе самое сложное — определить комплектующее оборудование и его производителей.

«Например, при выборе энергоустановки для проектов мы сформировали три основных направления движения, чтобы выбрать лучшее. Первое направление — дизельная энергоустановка, которая опирается на разработку «Трансмашхолдинга». Второе — паротурбинная установка, здесь мы смотрим на достижения петербургских предприятий в области проектирования котлов с газовым топливом и в сфере построения паровых турбин. В частности, изучаем разработки завода «Киров-Энергомаш».

Третье — газотурбины, технический задел по которым есть у «ОДК-Сатурн», — пояснил Олег Савченко. Он также сообщил, что по системе хранения СПГ есть два варианта — вкладыш или мембранное хранилище. Вкладыши бывают алюминиевые или композитные, и опыт их производства в стране имеется. Мембранные хранилища для судов в России пока не делают. Также предстоит определиться с выбором системы электродвижения.

На данном этапе основная проблема не в проектировании, а в выстраивании цепочек работ по созданию основного комплектующего оборудования, добавил глава КГНЦ.

## В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

## ЧТО В ПОРТФЕЛЕ?

Портфель заказов отечественных судостроителей сейчас превышает 300 морских и речных судов.

В России до 2037 года предусмотрено строительство свыше 1,7 тыс. гражданских судов. Об этом во вступительном слове к стратегической сессии о развитии судостроительной промышленности заявил премьер-министр Михаил Мишустин.

«Сейчас у производителей портфель заказов растет, на текущий момент он превышает 300 морских и речных судов. В перспективном плане до 2037 года предусмотрено строительство свыше 1,7 тыс. единиц в гражданском сегменте», — сказал председатель правительства, отметив, что в прошлом году было построено более 100 единиц техники самого разного назначения на заводах в различных регионах страны.

По его словам, в зоне особого внимания правительства — развитие Северного морского пути, для

обеспечения круглогодичной навигации планомерно расширяется ледокольный флот. «В ближайшие годы он пополнится еще пятью атомходами. Один из них — это «Россия», который станет головным в рамках уникального проекта «Лидер», — напомнил Михаил Мишустин.

Премьер-министр также упомянул уход с отечественного рынка транспортных услуг иностранных судов, которые были задействованы в перевозках российских грузов, что потребовало скорейшего обновления и наращивания отечественного флота.

«Были разорваны и устоявшиеся кооперационные связи между предприятиями. Западные партнеры в нарушение всех договоренностей отказались от продолжения сотрудничества с нашими компаниями. И сейчас

очень важно продолжить освоение и создание целого ряда современных наукоемких комплектующих и изделий», — подчеркнул он.

По его словам, крупнейшей отраслевой интегрированной структурой выступает Объединенная судостроительная корпорация, в состав которой входит до 80% всех производственных мощностей. После того как ответственность за управление ОСК принял на себя Банк ВТБ, возникла необходимость «сформировать весь перечень мероприятий, которые обеспечат эффективную организацию производств — как с точки зрения применяемых технологий, так и с точки зрения операционных процессов», — сказал Михаил Мишустин, добавив, что особое внимание нужно уделить цифровой трансформации.

## МОДЕРНИЗАЦИЯ И НОВЫЕ ВЕРФИ

В ближайшее время в России будет утверждена обновленная стратегия развития судостроения.

Нужно не только модернизировать судостроительные мощности, но и определить, в каких регионах будут создаваться новые верфи. Это важно для выполнения задач по развитию морской и речной инфраструктуры: Северного морского пути (СМП) и Южных коридоров. Об этом заявил вице-премьер — глава Минпромторга Денис Мантуров по итогам стратегической сессии по развитию Объединенной судостроительной корпорации. Тезисы его комментария опубликованы в Telegram-канале правительства РФ.

По словам Дениса Мантурова, на мероприятии обсуждали не только вопросы концепции стратегии развития ОСК, но и вопросы судостроительной отрасли в целом.

Он отметил, что ОСК активно занимается импортозамещением, а основной акцент будет сделан на развитии судостроительного оборудования. При этом передача корпорации в управление группы ВТБ вызвана «необходимостью внедрять современные средства управления и переходить на цифровое проектирование». Кроме того, решение поможет



Фото из Telegram-канала правительства РФ

финансовому оздоровлению ОСК, добавил Денис Мантуров.

«За полгода руководство проделало большую работу. Наряду с бюджетными инвестициями группа ВТБ будет оказывать поддержку в модернизации верфей и создании новых производственных площадок», — говорится в сообщении.

Вице-премьер также сообщил, что в ближайшее время будут утверждены стратегия развития ОСК и обновленная стратегия развития судостроения.

## ГДЕ СТРОИТЬ?

Варианты строительства новой верфи возможны на Дальнем Востоке или в СЗФО.

Новая верфь в России может быть создана в форме вертикально интегрированной компании с большим количеством компетенций. В настоящее время Объединенная судостроительная корпорация рассматривает варианты размещения предприятия в Дальневосточном или Северо-Западном федеральном округах. Об этом, как сообщил ТАСС, заявил журналистам замглавы Минпромторга России Виктор Евтухов.

«Рассматривается создание вертикально интегрированной компании, чтобы как можно больше компетенций собрать на одной площадке и минимизировать зависимость от внешних поставщиков», — сказал замминистра, добавив, что ОСК может построить такой объект.

Этим, по его словам, новая верфь на Дальнем Востоке будет отличаться от судостроительного комплекса «Звезда» (ССК «Звезда», г. Большой Камень, Приморский край). «У нас одна большая верфь на Дальнем Востоке уже есть: это судостроительный комплекс «Звезда», который построен Роснефтью. Это суперсовременная верфь, на уровне лучших мировых стандартов. Но Дальний Восток в целом требует дальнейшего развития. И для того, чтобы этот огромный регион нашей страны развивался, там необходимо создавать крупные производства. Поэтому эта территория, в том числе, рассматривается для создания новой верфи», — сказал Виктор Евтухов.

Как сообщал «Водный транспорт», ранее президент — председатель правления Банка ВТБ Андрей Костин на встрече с президентом России Владимиром Путиным заявил, что в судостроительной отрасли РФ требуется серьезная модернизация и строительство новых верфей — в Северо-Западном регионе и на Дальнем Востоке. По его словам, сейчас судостроительные предприятия не могут в полной мере удовлетворить имеющийся заказ: не хватает мощностей и технологий.

Позже президент России Владимир Путин сообщил, что новую верфь целесообразно строить в восточных регионах России, в том числе и для того, чтобы создавать условия для развития Дальнего Востока.



«ГАМА»

# ОТ ФРАХТОВАТЕЛЯ ДО СУДОВЛАДЕЛЬЦА

Группа компаний «ГАМА» — один из ведущих туроператоров России, работающий на рынке туризма с 1994 года. На сегодняшний день круизный флот компании состоит из семи туристических теплоходов и трех инновационных банкетных теплоходов. Основная сфера деятельности компании — речные круизы по рекам Волга, Ока, Кама.

В этом году «ГАМА» отмечает 30-летие. О перспективах компании рассказывает ее генеральный директор Дмитрий Галкин.

— **Дмитрий Николаевич, что вы считаете основным достижением компании?**

— «ГАМА» начинала в 1994 году как обычный фрахтователь. Мы взяли в аренду трехпалубное судно и эксплуатировали его 3 года, потом добавили еще четырехпалубное, а позже стали приобретать флот, покупать суда.

На сегодняшний день мы эксплуатируем 10 теплоходов. Наше главное отличие от других компаний в том, что нам удалось реализовать серию колесных теплоходов проекта ПКС-40 «Сура». В 2007 году мы начали проектировать, в 2009 году во время кризиса взяли кредит под 25% годовых на 3 года и пошли строить первое головное судно. В 2011-м построили «Суру», в 2014-м — «КолесовЪ» и в 2015-м — «ДоброходЪ». В 2017 году АО «Машпромлизинг» заключили лизинговый договор, и в 2023 году у нас пошло первое судно второй серии проекта ПКС-180 «Золотое кольцо». Сегодня мы работаем над тем, чтобы в 2024 году, юбилейном для компании «ГАМА», начать эксплуатировать второе судно серии ПКС-180, которое будет называться «Аурум».

— **Каковы планы компании по развитию бизнеса в краткосрочной и долгосрочной перспективе?**

— Краткосрочные планы 2024 года: запустить в эксплуатацию второе судно ПКС-180 «Аурум» и успешно пройти навигацию 2024 года. Среднесрочные перспективы: активно ведется работа с ГТЛК, Минпромторгом России, Федеральным агентством морского и речного транспорта на предмет продления серии судов ПКС-180 «Золотое кольцо» и строительства еще 10 единиц. Также отработываем вопрос по строительству пяти су-

— Перед нами стоят очень серьезные задачи. Рынок пассажирских перевозок, круизов сейчас на подъеме. Потребителей много, людям нравится, они получают удовольствие. Соответственно, у нас все хорошо с загрузками. И этот период нужно активно использовать для того, чтобы производить обновление флота, его модернизацию. И самое главное, надо строить новый флот, потому что тот флот, который мы сегодня

Должен сказать, что Российская палата судоходства как объединение ведущих компаний отрасли, аккумулируя и анализируя «отраслевые» мнения, освещает существующие проблемы на всех уровнях.

— **В чем, по вашему мнению, особенность момента для круизного судоходства в стране?**

— ...Я бы даже сказал, что момент исторический — для понимания того, где мы находимся



Для нас — это кредиты или лизинг с нормальными сроками и нормальными стоимостями. Если такие условия будут созданы, то нам надо, засучив рукава, проводить обновление флота через судовой утилизационный грант — сдавать на слом флот, который мы сегодня эксплуатируем.

Соответственно, получать судовые утилизационные гранты, вкладывать в строительство новостроев, потому что период эксплуатации мощного советского наследия заканчивается. Тот флот, который был построен в Советском Союзе, честно отработал больше 35 лет. Дай бог еще поработать десяток! За этот период необходимо успеть перевести строительство судов из «эпизодического» в масштабное, направленное на обновление флота.

Правительством была поставлена задача по увеличению к 2035 году туристического потока в два раза. Исходили из того, что 350–400 тысяч человек мы возили, значит, нам необходимо возить 700–800 тысяч. Однако с учетом убытия флота — это естественная история, которая будет происходить ближайшие 5–7 лет! — нужно строить новые суда взамен старых и добавлять еще. Программа — амбициозная, но абсолютно решаемая. При наличии, как я уже говорил, базовых условий!



Фото ГК «ГАМА»

дов проекта ПКС-40 «Сура 2.0» — это гибридные суда, у которых будут не только дизель-генераторы, но и электрические накопители мощностью 300 киловатт.

— **Если перейти к отрасли в целом, то какие задачи вы считаете первоочередными в перспективе ближайших 3–5 лет?**

эксплуатируем, через 10–15 лет будет активно выходить из эксплуатации, даже четырехпалубные теплоходы. Поэтому нам необходимо успеть провести подготовительные работы, заключить контракты с лизинговыми компаниями или банками на период, который будет устраивать судоходные компании, и строить новый флот.

и куда идти. И каким путем пойдет отрасль, будет зависеть не только от желания судоходных компаний и Российской палаты судоходства, но и в первую очередь от того, будут ли созданы базовые условия. То есть для того, чтобы отрасль развивалась, необходимо иметь ресурсы, и в первую очередь — финансовые.

В РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЕ СУДОХОДСТВА СОСТОЯТ  
КРУПНЕЙШИЕ КРУИЗНЫЕ КОМПАНИИ СТРАНЫ

«ВОДОХОДЪ»

## В КРУИЗ ПО АРКТИКЕ

На площадке XIX Международной туристской выставки «Интурмаркет» прошла сессия «Арктика: новые возможности для инвестиций и путешествий», организованная Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики. Новые арктические направления на сессии представила старший менеджер спецпроектов ООО «ВодоходЪ» Лилия Даниленко.

Одно из направлений — двухнедельный круиз «Поморское кольцо», запланированный в 2025 году на новом теплоходе «Николай Жарков» (проект 00840 «Карелия»), который уже выкуплен на треть.

«Новый маршрут в акватории Белого моря через Архангельск, Соловецкий архипелаг и Кандалакшу пользуется повышенным спросом у наших клиентов и является настоящей «экзотикой» в коллекции круизных путешествий от «ВодоходЪ». В ближайшее время планируем рабочие поездки в Архангельск и в Мурманскую область для оценки туристического потенциала и перспектив в части приема круизного туриста. Мы не оста-

навливаемся на вышеназванных пунктах и готовы рассматривать другие возможные стоянки в Арктической зоне для их дальнейшей интеграции в круизы», — поделилась Лилия Даниленко.

Теплоход «Николай Жарков» станет вторым теплоходом компании, который пересекает Северный полярный круг. С 2020 года «ВодоходЪ» организует экспедиционные круизы по Енисею с посещением арктической территории и пересечением Северного полярного круга на пятизвездочном теплоходе «Максим Горький».

В 2024 году запланировано 20 круизов по Енисею разной продолжительности. «ВодоходЪ» планирует принять на Енисее более

1000 гостей. Бронирование идет активно — из запланированного объема продаж путевок уже выкуплен 61%. В 2024 году уникальная версия знаменитой «Енисейской экспедиции» на теплоходе «Максим Горький» будет доступна в экспресс-формате за 6–9 дней, что значительно выгоднее по стоимости. В предстоящем сезоне «ВодоходЪ» предлагает 6 экспресс-круизов «Енисейская экспедиция», в том числе с джип-туром на плато Путорана.

Еще один северный маршрут — на Соловецкие острова, который с 2020 года «ВодоходЪ» организует на теплоходе «Александр Пушкин», ежегодно пользуется высоким спросом, что подтверждает

перспективность круизных экспедиций в Арктику. В 2023 году с компанией «ВодоходЪ» Соловецкие острова посетили 1214 туристов. В 2024 году план по пассажиропотоку составляет 1358 человек, и с учетом уже проданных путевок он будет выполнен.

Для организации более комфортных судовых заходов на архипелаг с февраля 2024 года «ВодоходЪ» арендовал на 5 лет причал на Соловках. Компания уже начала ремонтные работы по его благоустройству. В рамках пятилетнего договора аренды «ВодоходЪ» обязуется обеспечить безопасную эксплуатацию причальной стенки, которая

в последние годы находилась в аварийном состоянии.

Главным критерием в разработке экскурсионной программы в удаленных регионах для компании «ВодоходЪ» является не столько высокая пропускная способность объектов показа или удобство инфраструктуры, сколько максимальная аутентика и сохранение местного колорита. Гости едут знакомиться с новым для себя направлением, в первую очередь через местных жителей, самобытную культуру, региональную кухню и обычаи. Создавая новый турпродукт, важно не потерять уникальные особенности и культурный код регионов.



Фото с сайта компании «ВодоходЪ»





«АТОМФЛОТ»



Фото предоставлено пресс-службой ФГУП «Атомфлот»

## С ПЕРВОЙ ПОПЫТКИ

### Атомоходы «Урал» и «Вайгач» выполнили постановку судов на три ледовые площадки на Енисее.

ФГУП «Атомфлот» и ФГБУ «ГлавСевморпуть» обеспечили постановку судов для выгрузки на ледовые площадки в портопунктах Таналау, Воронцово и Караул на реке Енисей. Операцию выполнили атомные ледоколы «Урал» и «Вайгач». Эта работа считается одной из самых сложных в Арктике.

Суда «Мыс Шмидта», «Капитан Данилкин», «Валерий Васильев» и «Ямал Ирбис» доставили в портопункты строительные материалы.

Постановка судна к ледовому причалу занимает у опытных капитанов меньше двух часов, но до нее проводится значительный комплекс работ по выбору места выгрузки, выставлению ориентиров, подготовке прорезей на месте стоянки судна и разметке оси подходного канала.

Как отметил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Леонид

Ирлица, на месте работу координируют береговые гидрологи. «От штурманов требуется проявить все свое мастерство: необходимо четко по оси пропила во льду завести ледокол, а затем в этот подходной канал подвести судно. Все нужно делать с первой попытки. Если штурман не попадет в осевую линию, то нарушится ледовый припой и нужно будет искать новое место для выгрузки. В темное время суток по осевой линии выставляют технику с включенными фарами», — пояснил он сложность операции.

По словам начальника Штаба морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть» Владимира Арутюняна, планируется, что ледовые площадки будут работать до конца первой декады мая. Перед учреждением стоит задача выстроить эффективную логистическую схему, чтобы обеспечить своевременный подход судов в портопункты.

«ВОЛГОТРАНС»

# ПО ПУТИ ОБНОВЛЕНИЯ И МОДЕРНИЗАЦИИ

Судоходная компания ООО «Волготранс», осуществляющая перевозки грузов на судах внутреннего водного и морского транспорта, последовательно проводит политику обновления и модернизации судов и имеет сегодня один из самых современных в стране наливных флотов.

Созданная в сентябре 2009 года, компания «Волготранс» динамично развивается и успешно выполняет ряд долгосрочных контрактов на перевозку наливных грузов в каботажных перевозках и на экспорт. Кроме того, компания имеет опыт участия в тендерах с государственными компаниями на перевозку грузов. Бесперывно налаживаются новые связи и укрепляются имеющиеся с крупнейшими фрахтователями и грузовладельцами. Особым направлением работы компании является перевозка водным транспортом компонентов пищевой промышленности и сельскохозяйственных продуктов (патока, меласса, растительные масла и пр.).

Значительное внимание в компании уделяется вопросам сохранения лучших флотских традиций и участие в создании благоприятных условий для судоходного бизнеса при неукоснительном соблюдении требований безопасности мореплавания и судоходства. С момента основания флот компании поддерживается в эксплуатационной готовности с учетом требований классификационных обществ — Российского морского регистра судоходства и Российского классификационного общества.

«Волготранс» последовательно проводит политику обновления и модернизации флота. Строительство новых судов в компании осуществляется с привлечением как собственных средств, так и за счет субсидий, полученных в результате участия компании в государственной программе по субсидированию за счет утилизации изношенного и морально устаревшего флота. В 2017 году в Нижнем Новгороде были построены и введены в эксплуатацию два танкера-химовоза «река-море» плавания проекта RST27. В 2023 году было введено в эксплуатацию вновь построенное судно проекта RST25 «Андрей Фирсов». На судовой верфи в Астрахани заканчивается строительство еще одного судна проекта RST25. На настоящий момент компания полностью сменила свой флот и имеет самый современный наливной флот из судов грузоподъемностью от 4000 до 7500 тонн.

При непосредственном участии компании эффективно развивается и направление пассажирских перевозок на скоростных пассажирских судах на подводных крыльях проекта «Валдай45Р». В настоящее время в результате реализации инициативных проектов ООО «Волготранс» проектов на региональных маршрутах Волжского бассейна уже более трех лет работает ряд судоходных компаний по перевозке пассажиров.

ООО «Волготранс», с 2011 года являясь членом Общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства», принимает активное участие в разработке проектов нормативных правовых актов по вопросам субсидирования и строительства нового флота, развития скоростного пассажирского флота, внесения изменений в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, а также по реализации предложений в части минимизации санкционного воздействия на суда, принадлежащие российским юридическим лицам.

Самым главным достижением в компании считают создание сплоченной команды профессионалов с грамотным подходом к вы-

Для увеличения грузопотока и расширения географии предоставляемых услуг судоходная компания планирует приобретение и строительство новых судов на российских судостроительных верфях и под российским флагом. «Волготранс» активно прорабатывает размещение заказов на строительство судов различных проектов для осуществления перевозок зерновых культур (в период спроса на такие перевозки), а также для перевозок генеральных грузов и угля (в межсезонье для зерновых перевозок).

В краткосрочной перспективе с целью сокращения издержек и повышения конкурентоспособности компания планирует особое внимание уделять оптимизации своей операционной деятельно-



Фото предоставлены ООО «Волготранс»

полнению поставленных задач. Сотрудники компании оперативно принимают меры при возникновении нестандартных проблем, возникающих в судоходной отрасли. Несмотря на сложные моменты, которые в разные периоды развития судоходной компании были обусловлены различными причинами, ООО «Волготранс» всегда реализует социальную политику в части регулярного повышения и индексации размера оплаты труда своих сотрудников, выплат на коллективное питание и поддержание достойных и безопасных условий труда. В 2017 году успехи компании были отмечены Росморречфлотом вымпелом «Лидер отрасли-2017» в номинации «Судоходная компания, осуществляющая речные грузовые перевозки (наливные)».

На протяжении всей деятельности ООО «Волготранс» постоянно внедряет и совершенствует систему комплексного учета производственно-хозяйственной и финансовой деятельности. Отвечая требованиям времени, компания оперативно смогла интегрироваться в систему электронного документооборота, что позволило эффективно осуществлять дистанционное управление и работу в период ограничений, введенных в связи с пандемией COVID-19. Сегодня «Волготранс» способен отвечать на все возникающие вызовы и наращивать обороты.

сти, укреплению партнерских отношений с судостроителями, фрахтователями/грузоотправителями и другими заинтересованными сторонами по расширению географии перевозок, чтобы обеспечить стабильность эксплуатации флота.

Одно из возможных направлений планирования деятельности компании — внедрение чистых технологий и практик для уменьшения негативного воздействия на окружающую среду, использование судов с низким содержанием выбросов и энергосберегающих технологий. По этому направлению ООО «Волготранс» активно сотрудничает со службами Минприроды и Минэкономразвития России, в том числе для реализации арктических проектов.

Особое внимание компания планирует уделять формированию кадрового резерва через работу с отраслевыми профессиональными учебными заведениями по подготовке студентов, предоставление условий для проведения ознакомительной и производственной плавательной практик, с дальнейшим трудоустройством на судах компании.

В среднесрочной перспективе планы развития бизнеса судоходной компании будут определяться рядом факторов, таких как изменения экономической и политической ситуации в мире, конъюнктурой рынка.

МИНТРАНС РОССИИ

## РОСТ ИНВЕСТИЦИЙ

Инвестиции организаций внутреннего водного пассажирского транспорта за год увеличились в 3,28 раза, грузового — на 4%.

Инвестиции в основной капитал организаций морского грузового транспорта в 2023 году выросли на 74% по сравнению с предыдущим годом — с 17,6 млрд рублей до 30,7 млрд рублей; морского пассажирского — с 131,9 млн рублей до 4,4 млрд рублей (рост в 33 раза). Это следует из данных информационно-статистического бюллетеня «Транспорт России» за 2023 год, опубликованного на сайте Минтранса.

Инвестиции организаций внутреннего водного пассажирского транспорта увеличились в 3,28 раза — до 3,06 млрд рублей, грузового — на 4%, до 8,6 млрд рублей.

Организации, которые осуществляют вспомогательную деятельность, связанную с морским транспортом, за 2023 год инвестировали в основной капитал 163,27 млрд рублей (рост в 1,9 раза); связанные с внутренним водным транспортом — 19,6 млрд рублей (рост в 1,85 раза).

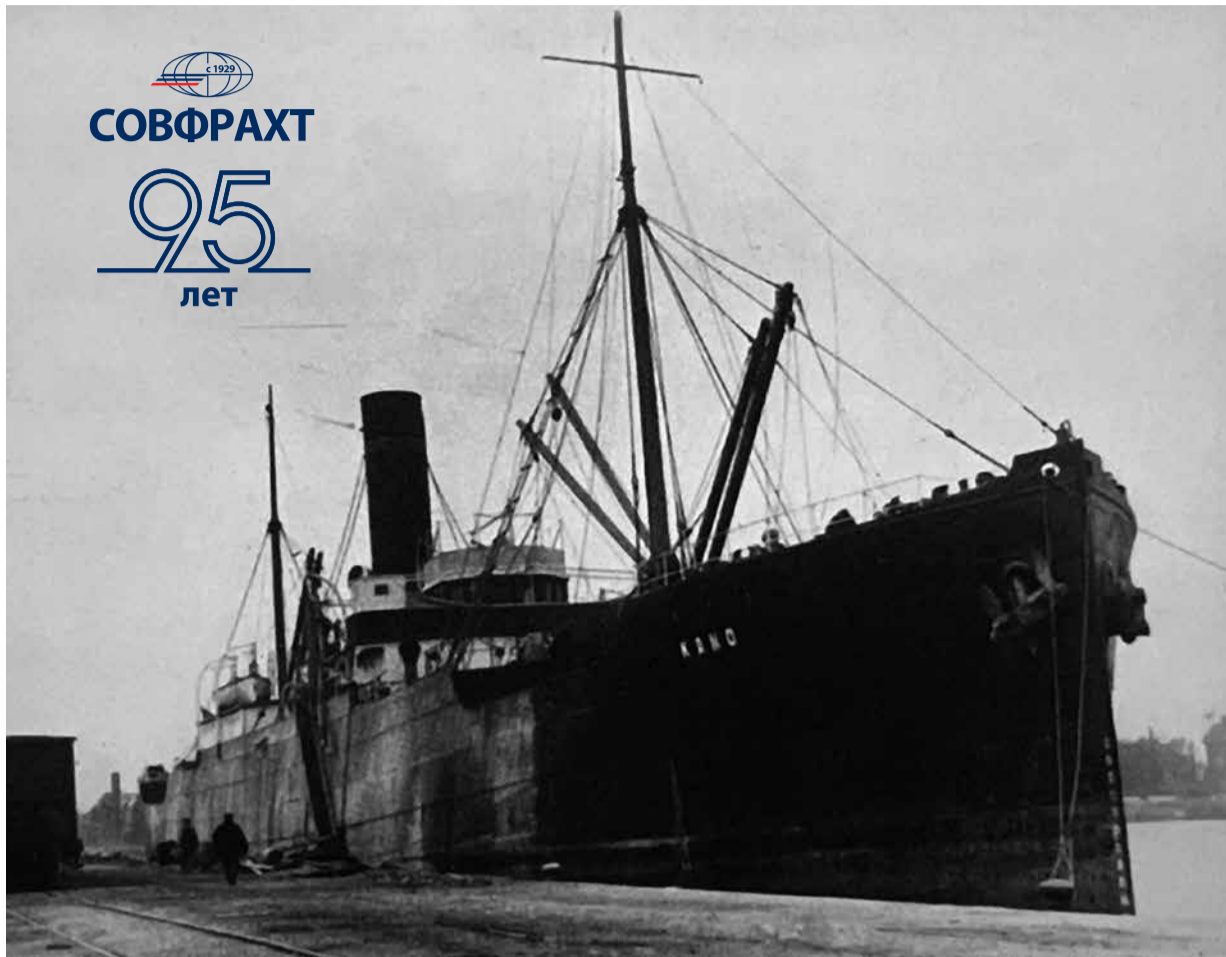
Кроме того, в прошлом году инвестиции в строительство водных сооружений составили 12,8 млрд рублей (-7,4%).

Доля водного транспорта в структуре пассажирских перевозок в России в 2023 году составила 0,13%.



«СОВФРАХТ» — 95 ЛЕТ

## ОТВЕЧАЯ ВЕЛЕНИЮ ВРЕМЕНИ



Пароход «Камо», работающий на заграничной линии Ленинград — Буэней, 1928 год.

АО «Совфрахт» исполнилось в этом году 95 лет. История становления компании — это история создания советского торгового флота.

Официальной датой рождения советского торгового флота считается 23 января (5 февраля) 1918 года. В этот день был подписан декрет о национализации торгового флота. В нем, в частности, говорилось: «Объявить общенациональной неделимой собственностью Советской Республики судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным крупным предпринимателям, владеющим морскими и речными судами всех типов, служащими для перевозки грузов и пассажиров, со всем движимым и недвижимым имуществом, активом и пассивом этих предприятий».

Гражданская война нанесла огромный ущерб морскому флоту. На 1 января 1922 года на Азовском, Белом и Черном морях по сравнению с 1913 годом оставалось лишь 20% пароходов и теплоходов и 12% парусных судов. При этом необходимо было решать проблему голода, вызванного неурожаем и общей разрухой в стране, и делать это за счет торговли с иностранными государствами, очень интересовавшимися одним из главных предметов российского экспорта — лесом.

В первой половине 1920-х гг. пополнение судового состава шло в основном за счет возвращения русских судов, захваченных иностранными государствами.

Перевод морского флота на рельсы хозяйственного расчета был организационно закреплен постановлением Совета труда и обороны (СТО) от 13 июня 1922 года об учреждении в составе НКПС Государственного торгового флота (Госторгфлот). Были созданы самостоятельные хозрасчетные предприятия в виде четырех государственных пароходств: Северного, Балтийского, Черноморско-Азовского и Каспийского. С этого периода началось систематическое использование торгового флота для экспортно-импортных перевозок.

В 1923 году было создано Англо-Советское пароходное общество, которое занималось судоходством, морскими и речными перевозками (в дальнейшем общество вошло в состав «Совфрахта»).

Постановлением от 18 июля 1924 года Совет труда и обороны СССР утвердил учредительный договор между Народным комиссариатом путей сообщения и Народным комиссариатом внешней торговли об образовании акционерного общества «Советский торговый флот» (Совторгфлот). Совторгфлот объединил всю эксплуатационную и коммерческую деятельность торгового флота СССР. Уже в следующем году численность судов Совторгфлота достигла 141 единицы, и он вышел на безубыточный уровень работы.

Однако морской флот Республики Советов — это паровые суда, погрузка и выгрузка которых производилась вручную, на плохо оборудованных причалах. Процесс подготовки документов был примитивным и медленным, грузы перевозились иностранным тоннажем, а затраты на его фрахтование были очень высокими. Работу по фрахтованию судов выполняли разные организации, и поэтому она страдала отсутствием координации и единства.

В 1925 году Совет труда и обороны утвердил программу морского транспортного судостроения. В этом же году сошел на воду первый лесовоз советской постройки, получивший название «Товарищ Красин».

Шел второй год первой пятилетки, все больше отечественных товаров продавалось за границу, а на вырученные деньги закупались машины, оборудование, строительные материалы. Развивающаяся внешняя торговля нуждалась в надежном транспортном обслуживании. Множественность выступлений различных советских организаций на фрахтовых рынках должна была быть ликвидирована.

**ОБЪЕМ ЗАФРАХТОВАННОГО  
ТОННАЖА СОВЕТСКИМИ  
ФРАХТОВЫМИ КОНТОРАМИ  
ПО ФЛАГАМ ЗА 1929 ГОД  
(ТЫС. ТОНН)**

Англия	1480,1
Германия	1104,6
Италия	1071,8
Япония	905,4
Норвегия	854,4
Дания	572,5
Греция	384,5
Турция	310,2
Швеция	101,8
Америна	11,5
Финляндия	10,5

До 1929 года подавляющая часть внешнеторговых перевозок осуществлялась на инотоннаже, а расходы на его фрахтование занимали второе место среди статей импорта страны. Фрахтовые операции осуществлялись разными организациями: «Добровольный флот», «Госторгфлот», «Центрсоюз», «Нефтесиндикат» и другие, координации и единства в работе которых не было.

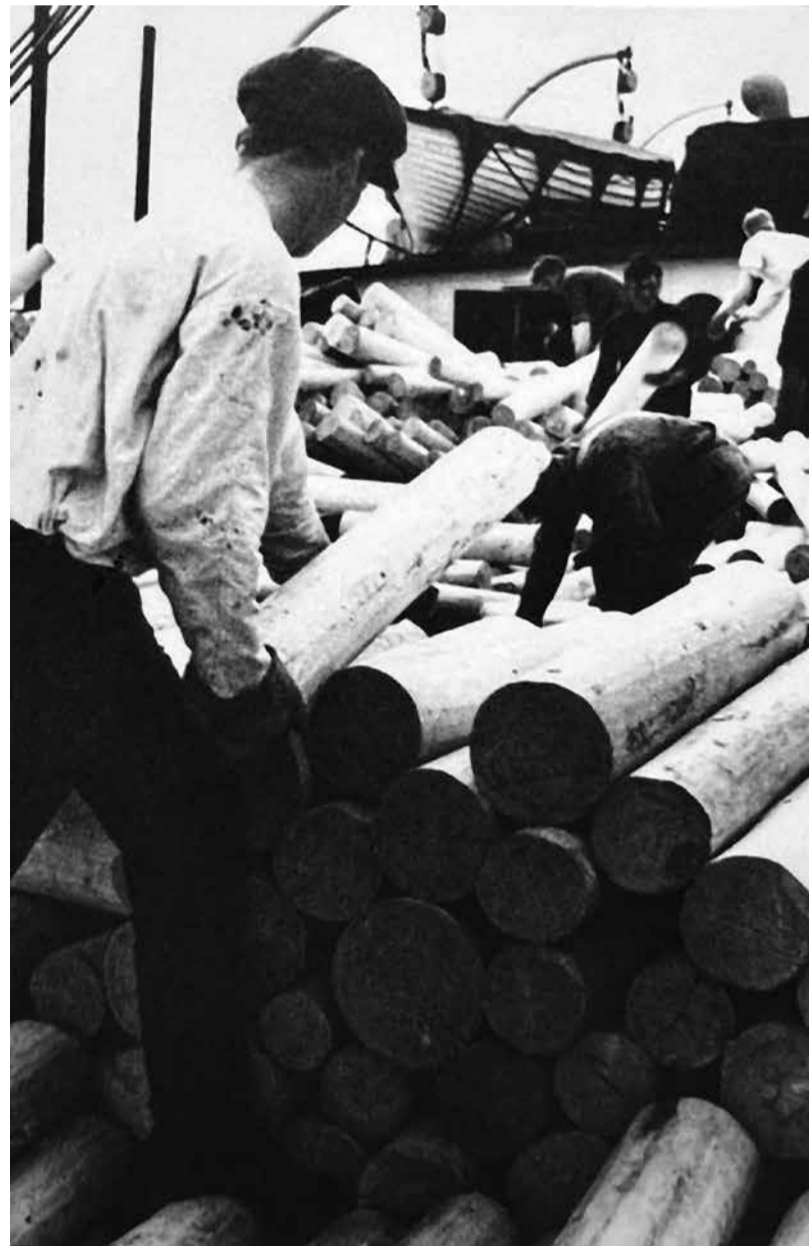
8 марта 1929 года вышло постановление СТО о создании АО Народного комиссариата внешней торговли «Совфрахт». Все ранее созданные конторы перешли в подчинение «Совфрахта». Объединению было поручено вести конъюнктурную работу, изучать ставки фрахтования и координировать расценки.

Проведение активной фрахтовой политики — вот что требовалось от «Совфрахта».

В-третьих, только объединение позволило бы планировать фрахтовые операции. Планирование было необходимо в отношении выбора наиболее благоприятной конъюнктуры, а также лимитирования наших ставок.

И в-четвертых, требовалось реальное влияние на фрахтовую работу советских экспортных объединений.

«Совфрахт» проводил активную политику в области выбора флагов, организовывал локальные конторы на новых рынках. Такие маневры при выборе флагов для наших фрахтов содействовали успеху торговых переговоров с рядом развитых



Укладка бревен в Архангельском порту, 1929 год

Фрахтование имело весьма важное значение как орудие внешне-торговой политики СССР. Однако до создания АО «Совфрахт» оно не пользовалось вниманием, соответствующим его роли.

Цели создания «Совфрахта» были, что называется, велением времени. Во-первых, это объединение разрозненных фрахтовых ячеек для фрахтования из единого оперативного центра в Москве. Только таким образом можно было на деле осуществить монополию фрахтования.

Во-вторых, это максимальное снижение фрахтовых ставок. Этой цели можно было добиться лишь реальным усилением советского влияния на фрахтовом

капиталистических государств (Норвегия, Англия, Италия, Греция, Голландия), а также создавали более благоприятные условия при расчетах по торговым балансам.

В течение первой пятилетки (1928–1932 гг.) советский морской флот пополнился 136 судами (построенными в СССР и заказанными за границей). В 1931 году был создан Наркомат водного транспорта, разделенный в 1939 году на наркоматы морского и речного флота. К 1932 году грузооборот морского транспорта достиг уровня 1913 года и составил 10,9 млрд тонно-миль.

Фото предоставлены  
АО «Совфрахт»

**СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ И ТОННАЖЕ СУДОВ, ЗАФРАХТОВАННЫХ  
СОВЕТСКИМИ ФРАХТОВЫМИ КОНТОРАМИ С 1925 ПО 1930 ГОД**

Годы	Количество судов	Тоннаж (в тыс. тонн)
1925	538	2363,4
1926	1131	3817,9
1927	1173	3658,4
1928	1218	3669,5
1929	2001	7105,1
1930	1331	5031,8





«РОСМОРПОРТ»

# ЛИДЕР ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ И КРУПНЫЙ СУДОВЛАДЕЛЕЦ

ФГУП «Росморпорт» — стратегически значимое, системообразующее предприятие портовой отрасли России, созданное Постановлением Правительства РФ в 2003 году. За два десятилетия «Росморпорт» занял лидирующую позицию в морской отрасли России, реализовав стратегически значимые проекты развития портовой инфраструктуры и сформировав крупнейшую в стране служебно-вспомогательную флотилию. Общее количество судов в ведении предприятия насчитывает 270 единиц. «Росморпорт» имеет 11 филиалов, на постоянной основе обеспечивает условия для безопасного судоходства в акваториях 59 из 63 морских портов страны и на подходах к ним. Штат предприятия насчитывает более 8,5 тыс. человек.



Инновационный эколопаром «Генерал Черныаховский». Фото предоставлено ФГУП «Росморпорт»

## ИНФРАСТРУКТУРА

Одна из ключевых задач предприятия — обеспечение безопасности мореплавания в акваториях морских портов и на подходах к ним путем формирования инновационной портовой инфраструктуры. В рамках реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (федеральный проект «Развитие морских портов») ФГУП «Росморпорт» в период 2018–2024 гг. выступило заказчиком по 16 проектам строительства и реконструкции объектов портовой инфраструктуры. К концу 2024 года свыше 24,3 млрд рублей собственных средств предприятия будет вложено в портовую инфраструктуру. Прирост производственной мощности морских портов составит более чем 103 млн тонн. Только в 2023 году реализовано 6 мероприятий по развитию морской портовой инфраструктуры, в результате чего производственные мощности морских портов России по итогам года увеличены на 68,2 млн т.

В текущем году «Росморпорт» намерен сосредоточиться на дальнейшем развитии морского порта Усть-Луга. Продолжится строительство универсального торгового терминала ООО «Новотранс Актив», терминалов минеральных удобрений ООО «Ультрамар» и АО «МХК «Еврохим». Предприятие приступит к дноуглубительным работам в морском порту Новороссийск на терминале АО «НСРЗ» и акватории причалов №№ 9–10 морского порта Туапсе. «Росморпорт» планирует завершить строительство здания морского вокзала в рамках международного грузопассажирского терминала в г. Пионерском.

За рамками Комплексного плана в морском порту Мурманск также реализуется ряд инфраструктурных проектов. Так, на западном берегу Кольского залива осуществляется проект по созданию Западного транспортно-логистического узла для перевалки транзитных контейнерных грузов в восточном направлении мощностью 10 млн т со сроками завершения работ в 2026 году. В том же районе пла-

нируется воплотить проект по строительству морского терминала на производственной базе РК «Полярное море» мощностью 0,6 млн т. Проект направлен на хранение и перевалку рыбопромысловой продукции и рефрижераторных грузов.

Кроме того, в Мурманской области планируется осуществить проект по строительству рейдовых перегрузочных комплексов нефти ООО «Роснефтефлот» мощностью до 30 млн т для вывоза сырья сместорождений проекта «Восток Ойл» ПАО «НК «Роснефть». Инвестиционная декларация согласована Росморречфлотом в 2023 году, инициатор проекта разрабатывает проектную документацию.

## ЛЕДОКОЛЫ

Особая гордость — крупнейшая в мире ледокольная флотилия.

ФГУП «Росморпорт» ежегодно осуществляет тысячи операций во льдах во главе с флагманом флота предприятия — самым мощным в мире неатомным ледоколом «Виктор Черномырдин». Ледокольный флот ФГУП «Росморпорт» постоянно пополняется новейшими судами. В перспективе ожидается завершение строительства и принятие в состав флота предприятия пяти ледоколов нового поколения: двух мелкосидящих ледоколов проекта 22740М мощностью на винтах 6 МВт — самых мощных в России с малой осадкой, в 2023 году заложенных на АО «Онежский судостроительно-судоремонтный завод», а также двух ледоколов проекта 23620 мощностью на винтах 12–14 МВт и одного ледокола проекта 21900М2 мощностью на винтах 18 МВт.

## СЛУЖЕБНО- ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ ФЛОТИЛИЯ

Продолжается развитие группировки портового флота, поскольку поддержание проектных глубин в акваториях морских портов и на подходах к ним — важное направление работы. Предприятие рассчитывает на исполнение взятых на себя обязательств перед партнерами — частными инвесторами — по проведению капитальных дноуглубительных работ при реа-

лизации проектов развития портовой инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства.

Являясь владельцем крупнейшего дноуглубительного флота в стране (на сегодняшний день — 42 судна), предприятие обеспечивает проведение дноуглубительных работ для достижения навигационных параметров акваторий морских портов. В 2023 году осуществлены самые масштабные за последние десятилетия дноуглубительные работы на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК). По поручению Президента РФ В. В. Путина предприятием достигнута проходная осадка на канале в 4,5 м.

способных работать как на СПГ, так и на дизтопливе с низким содержанием серы для обеспечения транспортной доступности Калининградской области. В условиях спровоцированной санкционной политикой европейских государств напряженной обстановки с морской транспортировкой грузов в Калининградскую область предприятие обеспечивает успешное функционирование паромной линии морской порт Усть-Луга — морской порт Калининград и организует бесперебойную перевозку грузов.

Паромы предприятия в 2023 году стали первыми в стране морскими судами, получившими удостове-

С 2015 года «Росморпорт» организует плавательную практику для курсантов ведущих морских вузов России. В 2023 году практику на парусных учебных судах предприятия «Мир», «Херсонес», «Надежда», учебно-производственном судне «Профессор Хлюстин» прошли 1570 курсантов.

## СУДС

В рамках работы Индустриального центра компетенций «Морской и речной транспорт», возглавляемого ФГУП «Росморпорт», в 2023 году впервые в России выполнены работы по импортозамещению программного обеспечения системы управления движением судов

ФГУП «РОСМОРПОРТ» ОТ ВСЕЙ ДУШИ ПОЗДРАВЛЯЕТ КОЛЛЕКТИВ РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА С 30-ЛЕТИЕМ СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ ОТРАСЛЕВОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ И ВЫРАЖАЕТ ПРИЗНАТЕЛЬНОСТЬ ЗА ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД! ЖЕЛАЕМ ДАЛЬНЕЙШИХ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ПОБЕД В ХОДЕ ПЛОДОТВОРНОЙ РАБОТЫ НА БЛАГО ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, НОВЫХ АМБИЦИОЗНЫХ ЗАДАЧ И ИНТЕРЕСНЫХ ПРОЕКТОВ!

В 2023 году спущены на воду земснаряд «Николай Русанов» для работы на ВКМСК, сборщики льяльных вод «Копорье» и «Коппи». В настоящий момент эти суда находятся на завершающей стадии строительства и пополнят флот в 2024 году.

«Росморпорт» — единственное предприятие в стране, реализовавшее проект строительства двух инновационных автомобильно-железнодорожных эколопаромов,

ния морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов и приступившими к коммерческой работе в автономном режиме. В Санкт-Петербурге создан Центр дистанционного управления, который обеспечивает возможность мониторинга окружающей навигационной обстановки, контроля основных параметров движения паромов, а также дистанционного управления судами, находящимися в открытом море.

(СУДС) в морском порту Сочи. Завершены работы по техническому проектированию информационной системы обеспечения лоцманской деятельности, ведется разработка системы, которая позволит повысить эффективность организации работы лоцманских служб предприятия. Внедрение системы в пилотных портах (Санкт-Петербург, Астрахань, Оля) запланировано на 2024 год.

Окончание на стр. 9



П/С «Мир». Фото предоставлено ФГУП «Росморпорт»



## «МОРСПАСЛУЖБА»

## СПАСАЮТ, ПРЕДОТВРАЩАЮТ, ЛИКВИДИРУЮТ

За годы своей деятельности морские спасатели ФБГУ «Морспасслужба» провели десятки уникальных аварийно-спасательных операций на море. В составе Морской спасательной службы работают специалисты, имеющие государственные и ведомственные награды, в том числе и за спасательные операции, ставшие известными всему миру.

Вот только некоторые примеры. В мае 2006 года была проведена уникальная и неординарная поисково-спасательная операция после крушения аэробуса А-320 «Армянских авиалиний» в районе Сочи. Спасателям удалось сделать невозможное, и впервые в истории с 500-метровой глубины были подняты «черные ящики». По результатам операции стало понятно, какой нужен аварийно-спасательный флот для подобных работ.

операции принимали участие три судна Морспасслужбы, 12 привлеченных судов, а также самолеты и вертолеты МЧС РФ и береговой охраны Погранслужбы ФСБ России. Спасатели Морспасслужбы предотвратили взрыв с последующим затоплением судов. Опасность экологической катастрофы в Черном море была ликвидирована.

С июня по октябрь 2020 года Морспасслужба принимала участие в самой крупной в Заполярье

нефтепродуктов по рекам Амбарной и Далдыкан, тем самым предотвратили загрязнение озера Пясино и Карского моря. За все время проведения спасательной операции в районе ликвидации аварии собрано 34752 м<sup>3</sup> нефтеводяной смеси. Спасатели Морспасслужбы покинули место аварии по окончании работ последними.

В феврале — апреле 2021 года морские спасатели в результате аварийно-спасательной операции в Азовском море предотвратили затопление сухогруза «April» с опасным грузом. Экипаж судна отравился ядовитыми парами и был полностью эвакуирован на берег. Спасатели восстановили плавучесть тонущего судна «April» с грузом ферросилиция и предотвратили крупную экологическую катастрофу. Пятерым спасателям Азово-Черноморского филиала Морспасслужбы за данную операцию была вручена престижная премия ИМО «За исключительную храбрость на море».

В январе 2022 года спасатели Морспасслужбы провели уникальную по своей сложности и многозадачности аварийно-спасательную операцию в Карском море. Две баржи с грузом нефтепродуктов (общее количество — 7 тыс. тонн дизтоплива и 170 тонн керосина) оказались на прибрежных камнях в северо-западной оконечности острова Вайгач в Карском море в непосредственной близости от природного заповедника. Аварийно-спасательные работы по снятию барж с прибрежных камней и их последующую буксировку в порт Архангельск осуществляли в



экстремальных условиях полярной ночи и тяжелых ледовых условиях. Мужество и профессионализм морских спасателей предотвратили экологическую катастрофу в Арктике. По результатам проведенной операции 4 сотрудника Морспасслужбы награждены государственными наградами — медалями ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени за профессионализм и мужество при проведении операции.

В числе наиболее крупных аварийно-спасательных операций 2023 года — спасание экипажа затонувшего теплохода «SEAMARK» на Черном море, тушение пожара на балкере «Beks Force» в Приморье, снятие с мели судна «BLUE SHARK» в Черном море и многие другие.

В феврале 2024 года благодаря грамотным действиям спасателей ФБГУ «Морспасслужба» проведена успешная операция по снятию с мели иностранного контейнеровоза «Flying Fish-1», прекрывшего интенсивное движение на подходе к каналу многофункционального морского перегрузочного комплекса «Бронка» в акватории Финского залива морского порта

Большой порт Санкт-Петербург. В кратчайшие сроки силы Морспасслужбы в тесном взаимодействии с экипажами буксирных судов и ледокола сняли с мели крупногабаритный контейнеровоз и обеспечили возобновление судоходства в месте происшествия.

По оценке морского профессионального сообщества, Морспасслужба занимает лидирующее место в нише океанских и морских буксировок. Широкую известность во всем мире приобрела операция по буксировке плавучего атомного энергетического блока «Академик Ломоносов» в 2019 году. Уникальное сооружение было отбуксировано от причала Балтийского завода в Санкт-Петербурге сначала в Мурманск, а затем к месту постоянного базирования в морском порту Певек, расположенном на берегу Восточно-Сибирского моря. В 2022 году силами Морспасслужбы была также проведена не менее уникальная, продолжительностью 5 месяцев, буксировка трубоукладочной баржи «Фортуна» из Мурманска вокруг Африканского континента во Владивосток.

Фото с сайта Морспасслужбы



В ноябре 2017 года по результатам проведенной Морспасслужбой операции по тушению пожара на судне «Одиссей-1» в плавдоке порта Мурманск капитану пожарного судна «Часовой» была присуждена престижная награда Международной морской организации (ИМО) «За исключительную храбрость на море».

С 21 января по 3 марта 2019 года морскими спасателями была проведена уникальная по сложности операция по тушению пожара на газовозах «Sandy» и «Maestro» (флаг Танзании) в 15 морских милях южнее мыса Такиль в Черном море. В аварийно-спасательной

аварии — ликвидации последствий разлива нефтепродуктов в результате разгерметизации емкости с дизельным топливом на территории ТЭЦ-3 АО «Норильско-Таймырская энергетическая компания» в Норильском городском округе. Из-за повреждения топливного резервуара разлилось более 21 тысячи тонн дизтоплива, значительная часть которого оказалась в реках Амбарная и Далдыкан. Авария таких масштабов впервые произошла в Арктической зоне РФ. Отряд спасателей Морспасслужбы первым прибыл к месту аварии. Спасатели локализовали распространение



## «РОСМОРПОРТ»

## ЛИДЕР ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ И КРУПНЫЙ СУДОВЛАДЕЛЕЦ

Начало на стр. 8

В конце прошлого года предприятие также перевело оборудование СУДС Архангельск на отечественное программное обеспечение и завершило техническое перевооружение оборудования береговой станции Калининградского морского района А2 ГМССБ. Это первая береговая станция ГМССБ, переведенная на российский софт.

Ведутся работы по переоборудованию остальных критических информационных систем, использующихся для обеспечения безопасности мореплавания.

В 2023 году разработан и введен в опытную эксплуатацию в Азово-Черноморском бассейне филиала портал оказания услуг ФГУП «Росморпорт» для взаимодействия с контрагента-

ми по принципу «единого окна» в целях повышения прозрачности процессов оказания услуг, увеличения доходов от коммерческого использования флота, расширения круга потребителей и повышения их лояльности. Ввод портала в промышленную эксплуатацию и его дальнейшее тиражирование планируются в нынешнем году.



Дноуглубительные работы на ВКМСК. Фото предоставлено ФГУП «Росморпорт»





«НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ»

# ПО ТРАССАМ СЕВМОРПУТИ

Мурманский транспортный филиал ПАО «ГМК «Норильский никель» создан в августе 2005 года с целью организации и развития в регионе собственной береговой и морской транспортной инфраструктуры компании.

Филиал состоит из судоходного подразделения и перегрузочного терминала.

Основной деятельностью перегрузочного терминала является перевалка грузов компании и сторонних контрагентов на базе двух производственных площадок и двух причалов.

К 2017 году филиал закончил проект по реконструкции собственного терминала в Мурманске и в настоящее время обеспечивает перевалку всего объема грузов компании на Мурманском направлении.

Грузооборот терминала вырос с 92 тыс. тонн в 2012 году и достиг максимального показателя 1741 тыс. тонн в 2022 году.

Терминал предоставляет полный комплекс услуг по обработке грузов круглогодично 24 часа в сутки.

В 2017 году запущена в промышленную эксплуатацию система управления контейнерным терминалом SOLVO.TOS.

В настоящее время терминал активно прорабатывает и внедряет инновационные системы безопасности. Так, на территории работает система световой демаркации пешеходных и рабочих зон. В 2023 году установлена интеллек-

туальная система «Антинаезд» на автопогрузчиках большой грузоподъемности. Данная система обеспечивает контроль «слепых» зон водителя и, при наличии угроз попадания человека в опасную зону движения, самостоятельно останавливает погрузчик.

В 2023 году проведена работа по замене электрооборудования на порталном кране «Витязь» на более современное, что позволило оптимизировать работу всех механизмов. В течение 2024 года запланированы аналогичные работы по модернизации еще двух порталных кранов.

В компании интегрированы системы менеджмента в области качества и экологии, с ежегодным подтверждением соответствия требованиям стандартов ISO 9001:2015 и ISO 14001:2015, что отражается на постоянном улучшении экологических результатов деятельности терминала.

В рамках реализации мероприятий экологической стратегии, в целях снижения выбросов в атмосферу, в 2023 году в МТФ приобретено два электропогрузчика грузоподъемностью 3,5 тонны для обеспечения погрузо-разгрузочных работ в крытом складе. На терминале реализованы меро-

приятия по снижению выбросов в атмосферу путем перехода на береговое электропитание судов при выгрузке/погрузке причалов терминала, что также отразилось на снижении затрат на приобретение судового топлива.

В рамках стратегии импортозамещения в 2023 году филиалом приобретено несколько единиц уборочной техники производства РФ. Кроме этого, закуплены специализированные контейнеры для хранения ГСМ отечественного производителя. Закупаются и используются ГСМ и сменно-запасные части для подъемных сооружений российских производителей, а также оснастка и расходные материалы для инструментов.

Основная функция судоходного подразделения — организация морских перевозок грузов в первую очередь ПАО «ГМК «Норильский никель», но при наличии свободной провозной способности выполняются заявки сторонних организаций.

Помимо традиционных маршрутов перевозки грузов ПАО «ГМК «Норильский никель»,



Фото предоставлено компанией «Норильский никель»

которые проложены между морскими портами Мурманск, Архангельск, Дудинка, филиал и компания в целом подстроились под изменяющийся рынок, выполнила прямые рейсы в КНР по трассе Северный морской путь. Возможность движения «Севером» значительно сокращает время доставки продукции в Азиатский регион с 46 до 26 суток, а также позволяет миновать неспокойные районы Красного моря. Наличие опциона перевозок как «Северным» маршрутом, так и «Южным» делает ПАО «ГМК «Норильский

никель» надежным партнером, способным выполнять взятые на себя обязательства независимо от внешнеполитической ситуации в мире.

Филиал оперирует пятью сухогрузными судами и одним танкером. Суда имеют повышенный ледовый класс, что позволяет им двигаться по Северному морскому пути без участия ледоколов круглогодично. Также в оперировании находится ледокол, обеспечивающий в зимнее время постановку судов под обработку к причалам в порту Дудинка.

ЧЛЕНАМИ ПАЛАТЫ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ОКОЛО 50% ПЕРЕВОЗОК ПО ВВП, ВКЛЮЧАЯ ОСНОВНЫЕ ОБЪЕМЫ ЗАВОЗА ГРУЗОВ В РАЙОНЫ КРАЙНЕГО СЕВЕРА И АРКТИКИ

ЛОРП

# НА ЛЕНЕ ПЛАНОВ ГРОМАДЬЕ

Ленское объединенное речное пароходство отмечает 30-летие со дня акционирования.

Так же как и Российская палата судоходства, Ленское объединенное речное пароходство в этом году отмечает знаменательную дату — 30-летие акционирования. За этот период ЛОРП прошло сложную трансформацию, благодаря которой пароходство не только сохранилось как транспортное предприятие, но и не потеряло своих позиций одного из ведущих грузоперевозчиков на северо-востоке России. О том, что было сделано за эти годы, — в нашем материале.

23 июня 1994 года в столице Республики Саха (Якутия) Якутске была зарегистрирована акционерная судоходная компания «Ленское объединенное речное пароходство». Благодаря позиции вице-президента РС(Я) Вячеслава Штырова, якутская половина пароходства не попала под раз-

дробление, а сохранилась как единый транспортный комплекс. Время показало, что это решение было правильным — ранее вышедшие из состава пароходства предприятия в скором времени стали банкротами и прекратили свое существование.

90-е годы для пароходства, как и для всей страны, были временем очень тяжелым: при наличии отличного флота и опытных речников перевозить было нечего. Да и в случае поступления заказа на перевозку грузов расплачиваться с пароходством никто не спешил. В результате за несколько лет некогда успешное предприятие провалилось в долговую яму.

В 2010 году на должность генерального директора Ленского речного пароходства был назначен Сергей Александрович Ларионов, уже показавший себя успешным

менеджером транспортной отрасли республики. Именно по его инициативе было создано ГУП «Дирекция аэропортов РС(Я)», впоследствии ставшее федеральным казенным предприятием «Аэропорты Севера».

Задача перед назначенным руководителем была поставлена сложнейшая: только задолженность по налогам у предприятия достигала 1,65 млрд, а еще были долги по зарплате, неуплаченным штрафам и неустойкам по платежам в бюджеты. Процедура банкротства, в успешном завершении которой никто уже не сомневался, была начата.

Однако Сергей Ларионов предложил свой план мероприятий по выходу пароходства из кризиса, включая изменение тарифной политики и оптимизацию затрат. Этот документ был полностью поддержан правительством региона, благодаря чему удалось стабилизировать финансовое положение предприятия и сохранить ядро транспортного флота.

В результате предпринятых мер уже с 2014 года пароходство стало прибыльным. Объем перевезенного груза сегодня составляет 1,355 тыс. т, полученная выручка — 7,48 млрд рублей.

Из года в год Ленское объединенное речное пароходство показывает положительный финансовый результат. Одновременно с этим оно ставит перед собой стратегические задачи по развитию предприятия в целом.

Так, сегодня пароходством ведутся работы по установке двойного дна и двойных бортов на судах танкерного флота, что необходимо для обеспечения экологической безопасности и выполнения требований технического регламента. Ленское пароходство начало осуществлять перевозки в высокоширотных районах Северного морского пути, ведет работу по переклассификации части судов для расширения географии перевозок.

Идет работа и в части крупных инвестиционных проектов как республиканского, так и федерального уровня. Именно пароходство предложило руководству региона идею строительства речного флота на местах. В результате был разработан уникальный проект высокотехнологичной Жатайской судоверфи, который вошел в госпрограмму «Социально-экономическое развитие Арктической зоны России». Сегодня строительство судоверфи вышло на заключительный этап, ожидается, что до 2030 года на ее базе будет построено 57 судов.

Другой крупный инвестиционный проект, реализуемый пароход-

ством сегодня, это строительство причала в пос. Нижний Бестях Мегино-Кангаласского района Якутии, благодаря которому в регионе будут объединены железнодорожная и речная магистрали и, как результат, сформируется единая система мультимодальных перевозок. В 2022 году был завершен I этап строительства грузового терминала. В 2024-м запланировано строительство нефтеналивного комплекса, ожидается также окончание работ по подведению железнодорожной ветки непосредственно к самому терминалу.

После принятия российского закона о северном завозе и включения в перечень объектов транспортной-логистической инфраструктуры части республиканских портов: морского — Тикси, речных — Зырянка, Нижнеянк, Усть-Куйга и других, у Ленского речного пароходства также появилась задача восстановить инфраструктурные объекты в Арктике.

У пароходства еще много идей, которые могут быть реализованы. Так, сегодня разрабатываются предложения по строительству береговой инфраструктуры пассажирского причала в Якутске, дебаркадеров в районах республики. Все это в итоге послужит развитию внутренних водных путей самого крупного региона Российской Федерации.



Фото с сайта ЛОРП



«РОССИЯ — СТРАНА ВОЗМОЖНОСТЕЙ»

# Я В В АЙТИШНИКИ ПОШЕЛ?

Амбициозные задачи требуют притока молодых специалистов в отрасль — «Газпромнефть Марин Бункер».

Российские школьники назвали рабочие специальности более престижными, чем офисные. Об этом в ходе опроса заявили 40% учащихся, еще 35% думают наоборот, остальные не дали однозначной оценки. Результаты исследования карьерных предпочтений молодежи опубликовала президентская платформа «Россия — страна возможностей».

Основными критериями при выборе профессии у школьников является личный интерес к выбранной сфере и возможности самореализации (78%), еще 55% говорят, что их привлекает возможность принести пользу. Зарплата — на третьем месте, половина опрошенных считает, что главным мотивирующим фактором является будущий доход.

«Наибольший спрос на персонал в промышленности и производстве — это наиболее востребованные отрасли. За год прирост вакансий в этих сферах вырос на 122%. Наибольший спрос на квалифицированных рабочих», — согласна руководитель исследовательского центра SuperJob Наталья Голованова.

Опрос показал: 46% школьников считают, что рабочие профессии хорошо оплачиваются, при этом около половины школьников (44%) испытывают опасения, что в будущем роботы и компьютеры заменят некоторые профессии.

«В нашей отрасли востребованы как технические специалисты и профессионалы морских специальностей, так и работники IT и офисных профессий. Все они, дополняя друг друга, создают высококвалифицированную рабочую среду, позволяющую решать максимально амбициозные задачи. Мы стараемся создавать для молодежи возможности и одновременно определяться с выбором профессий и системно сотрудничаем с профильными учебными заведениями. Это способствует стабильному притоку профессиональных молодых специалистов в отрасль», — отметил генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункер» Антон Соболев.

Выбор будущей специальности различается среди мальчиков и девочек: для мальчиков более приоритетны профессии в сфере IT и рабочие специальности, тогда как девочки выбирают творческие профессии, медицину, науку и технологии. Родители чаще видят в рабочей профессии сыновей, чем дочерей. Но при ответе на вопрос, для кого больше подходит рабочая

профессия — для мальчиков или для девочек, — мнения родителей распределяются пополам.

Всероссийский опрос проводился среди школьников и родителей школьников в онлайн-формате в период с ноября 2023 года по февраль 2024 года. В исследовании приняли участие 1404 респондента, из них 677 школьников и 727 родителей.

Автономная некоммерческая организация «Россия — страна возможностей» была создана по инициативе Президента РФ Владимира Путина 22 мая 2018 года. За пять лет работы платформы участниками её 26 проектов стали 20 миллионов человек из всех регионов России и 150 стран мира, а партнерами — более 1500 компаний, вузов, государственных и общественных организаций. Участие в проектах, конкурсах и олимпиадах платформы помогает найти единомышленников, поступить в вуз или пройти перспективную стажировку, найти работу мечты, продвинуться в карьере, выиграть грант, получить наставника, который поможет отточить мастерство или развить лидерские качества.

«Газпром нефть» — российская компания, которая специализируется на высокотехнологичной добыче энергоресурсов и производстве экологичных нефтепродуктов. Два года подряд россияне выбирают «Газпром нефть» лучшим работодателем в промышленности. Компания возглавляет рейтинг народных симпатий на крупнейшем сервисе для поиска работы (HeadHunter) вместе с лидерами финтех и IT-индустрии — Альфа-Банком и Яндексом.



Фото предоставлено пресс-службой компании

ЯРМАРКА ВАКАНСИЙ

# ТРУДОУСТРОЙСТВО НЕ ПРОБЛЕМА

В Макаровке прошла ежегодная ярмарка вакансий плавсостава.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова провел ежегодную ярмарку вакансий. Аудиторией мероприятия стали обучающиеся по специальностям подготовки членов экипажей судов 2–5-го курсов Института «Морская академия».

«Проблема трудоустройства в современном мире является самой актуальной для молодых специалистов. Основной целью нашего мероприятия станет сближение интересов работодателей и обучающихся в области обеспечения плавательной практикой и предоставление возможностей последующего трудоустройства», — отметил директор департамента по конвенционной подготовке Александр Горобцов, выступивший с приветственным словом от лица ректора ГУМРФ Сергея Барышникова.

Ярмарка состояла из двух частей. В актовом зале проходила стендовая сессия всех компаний. Более двухсот будущих судово-

дителей, судомехаников и электромехаников смогли получить общую информацию от каждой компании, лично пообщаться с представителями кадровых служб профильных организаций, задать интересующие вопросы о возможностях и условиях прохождения плавательной практики и перспективах трудоустройства. В малом конференц-зале проходили презентации приглашенных компаний, где представители рассказывали о видах деятельности своих организаций, регионах работы, составе своего флота.

Во время работы ярмарки директор Европейского центра организации учебных практик морского и речного транспорта Сергей Зиновьев проводил консультации для всех курсантов по вопросам организации плавательной практики.

Среди представителей российских компаний-партнеров ГУМРФ на ярмарке были ФГУП «Атомфлот», ФГУП «Росморпорт», ООО «ВодоходЪ», ООО «ИНОК ТМ», ООО «Сплитхоф Раша Санкт-Петербург», ООО «БФ Танкер» и ООО «Нева-Хаген».



Фото предоставлено ГУМРФ

КАДРЫ



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

# ЗАЩИТИТЬ ОТ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ВЫГОРАНИЯ

ГУМРФ исследует влияние работоспособности экипажей судов FESCO на безопасность морских перевозок.

Транспортная группа FESCO и Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова проводят совместную научно-исследовательскую работу по изучению влияния человеческого фактора на безопасность мореплавания. В качестве основного направления выбрано изменение функционального состояния членов экипажа судна при совершении напряженных рейсов. Во время регулярных заходов на контейнерный терминал Санкт-Петербурга контейнеровоза «ФЕСКО Нагаево» специалисты вуза производят измерение работоспособности у членов экипажа.

Для исследования используются две диагностические системы: психодиагностическое тестирование и приборно-аппаратный комплекс, который позволяет фиксировать фотонно-электронное поле пальцев рук человека.

«Наши совместные с ГУМРФ исследования нацелены на решение практических текущих вопросов морской логистики. Первый проект касался изучения влияния погодных факторов при работе судов в замерзающих

морях. Нынешняя работа посвящена мониторингу состояния членов экипажа судна. Ведь не секрет, что при работе в море во время совершения напряженных рейсов команда испытывает значительную нагрузку», — отметил директор филиала ПАО «ДВМП» (Транспортная группа FESCO) во Владивостоке Николай Чвертко.

«Результаты выполнения научно-исследовательской работы будут способствовать повышению безопасности плавания судов. Они позволят нивелировать негативное влияние человеческого фактора, сохранить здоровье моряков от профессионального выгорания», — сообщил профессор кафедры судоходства на внутренних водных путях ГУМРФ Сергей Козик.

Соглашение о стратегическом партнерстве FESCO и ГУМРФ подписано в июне 2023 года на площадке Петербургского международного экономического форума. Документ предусматривает взаимодействие в вопросах образования, науки, техники, инновационных технологий, подготовки квалифицированных специалистов морской отрасли.

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ

# ПО КЛЮЧЕВЫМ СПЕЦИАЛЬНОСТЯМ

«Совкомфлот» проводит цикл профориентационных занятий для курсантов-целевиков перед их плавпрактикой.

Учебно-тренажерный центр (УТЦ) «Совкомфлот» начал цикл профориентационных занятий для курсантов целевых групп СКФ в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ) перед их направлением на плавательную практику.

Инструкторы УТЦ совместно со специалистами отдела управления флота СКФ знакомят курсантов с основными направлениями предстоящей практики, требованиями компании, персональными обязанностями, правилами безопасности. Программа курса также охватывает вопросы ледового плавания, веттинг-инспекций и работы с AMOS.

Профориентация рассчитана на курсантов всех ключевых специальностей: судоводителей, механиков и электромехаников.

Частное образовательное учреждение «Учебно-тренажерный центр «Совкомфлот» создано в 2012 году на базе штаб-квартиры ПАО «Совкомфлот» в Санкт-Петербурге. УТЦ «Совкомфлот» проводит обучение членов экипажей морских и речных судов по программам дополнительного профессионального образования. Все инструкторы имеют высшее профессиональное образование, опыт работы на флоте в старших командных должностях и опыт педагогической работы.





ВГУВТ



Фото Валерии Белоглазовой

## VR-ОЧКИ ДЛЯ ЮРИСТОВ-ВОДНИКОВ

В Волжском университете состоялось официальное открытие VR-тренажера «Криминалистический полигон».

ВГУВТ готовит юристов в сфере водного транспорта начиная с 1997 года. Методика преподавания юридических дисциплин постоянно совершенствуется. Значительным шагом в повышении интереса обучающихся к преподаваемым дисциплинам стало внедрение в учебный процесс тренажеров виртуальной и дополненной реальности. Цифровизация образовательного процесса, знакомая на собственном опыте студентам Института «Морская академия», дошла теперь и до будущих юристов-водников.

На кафедре уголовно-правовых дисциплин Волжского университета давно и плодотворно сотрудничают с Центральным межрегиональным управлением Следственного комитета России на транспорте, когда в форме увлекательной игры студентам давались начальные навыки осмотра места преступления. В 2021 году кафедра выиграла внутривузовский грант на закупку виртуального криминалистического тренажера. Используя основу, выполненную отечественными программистами, специалисты управления информационных технологий университета совместно с преподавателями кафедры создали уникальный для Нижнего Новгорода и Приволжского федерального округа тренажер. Его преимуществами стали доступность транспортных объектов и их разнообразие, безопасный способ осмотра места происшествия, проверки показаний и следственного эксперимента.

«Не секрет, что размеры объектов транспорта значительно больше, чем учебная аудитория, — рассказывает о преимуществах нового тренажера заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин Владимир Толстолицкий. — А тренажер виртуальной реальности позволяет «вместить» их в криминалистический полигон и перемещаться по ним, кроме того, преподаватель может проводить коррекцию действий студентов, использующих VR-очки, по выведенной на монитор картинке. Студенты тоже очень довольны новой методикой — она близка поколению, воспитанному на компьютерных играх, для которого очки виртуальной реальности уже не роскошь, а привычный инструмент!»

Осмотреть место преступления, собрать и исследовать следы, составить протокол — все эти действия уже можно выполнять с помощью нового тренажера. Активно идет взаимодействие с экспертным сообществом, признавшим тренажер уникальным и полезным в практике уголовного процесса

и различных следственных и судебных экспертиз: на нем возможно трехмерное моделирование столкновения судов, решение задач на соответствие судна нормативным требованиям непотопляемости по ГОСТ ISO 12.217-1-2016, разбираются фазы затопления судна.

«Одной из возможностей применения наших разработок студенты пользовались еще в «ковидные» времена, когда дома или на лестничной площадке они могли воссоздать предполагаемое место преступления», — рассказал студент Института экономики, управления и права ВГУВТ Артем Вьюгин, который демонстрировал тренажер гостям и руководству университета.

Представители Нижегородского филиала Санкт-Петербургской академии Следственного комитета России, Центрального межрегионального управления Следственного комитета России на транспорте, Академии МВД России, Российского государственного университета правосудия и Приволжского центра независимых экспертиз и специальных исследований отметили уникальность и большое будущее представленного тренажера при подготовке юристов, сотрудников правоохранительных органов и экспертов.

«Наши гости не понаслышке знают, что ВГУВТ обладает уникальными компетенциями в области судовождения, гидродинамики, строительстве и эксплуатации гидросооружений, и если совместить эти знания с современными технологиями, результат будет очень широко востребован в сфере работы водного транспорта, а точнее, в его юридической, надзорной и процессуальной сферах», — подытожил ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев.

Напомним, что процесс цифровой трансформации был начат в Волжском университете задолго до 2021 года, когда Минобрнауки обязало вузы разработать и утвердить программу цифровой трансформации. Определенным индикатором идущих в университете цифровых процессов стал успех 2019 года, когда единственный из вузов Росморречфлота ВГУВТ вошел в число 52 университетов, ставших участниками пилотного тогда проекта «Суперсервис: поступай в вуз онлайн». С тех пор Волжский университет идет в авангарде процессов цифровизации отрасли, что подтверждают регулярные госзадания агентства на разработку VR и AR (виртуальной и дополненной реальности) тренажеров для подготовки моряков.

ГУМРФ

## МАКАРОВКА: В ЦИФРАХ И НА КАРТЕ

ГУМРФ принял участие в работе экспозиции «Россия в движении» на выставке-форуме «Россия».

В Москве на ВДНХ в рамках Международной выставки-форума «Россия» работает экспозиция Министерства транспорта «Россия в движении». Представители ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова приняли участие в работе экспозиции с программой, темы которой связаны с проектами университета в научно-образовательной, воспитательной и других сферах деятельности.

В рамках программы лекций ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников рассказал о структуре вуза и привел основные цифры, касающиеся его развития.

Декан арктического факультета Андрей Афонин выступил с лекцией «Россия, устремленная в Арктику», заведующий кафедрой автоматики и вычислительной техники Сергей Смоленцев рассказал о перспективах развития автономного судоходства.

Директор Института водного транспорта Юрий Ежов представил доклад «Потенциал и приоритеты развития внутренних водных путей России».

Также на мероприятии выступили представители организаций — партнеров университета, рассказав о плодотворном взаимодействии с ГУМРФ: начальник отдела безопасности мореплавания ПАО «Совкомфлот» Виктор Петрусевич, президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев, директор по организационному взаимодействию и партнерским коммуникациям АО «Первая Портовая компания» Павел Поляков, руководитель управления по работе с молодыми специалистами ООО «Сервисный Центр ФЕСКО» (FESCO) Виктор Тихонов.

Проректор по работе с филиалами и международной деятельности ГУМРФ Елена Смягликова рассказала о «географии» Макаровки на карте России.

ПОДДЕРЖКА ОТРАСЛЕВОГО ОБРАЗОВАНИЯ — ОДНО ИЗ ВАЖНЕЙШИХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИЙСКОЙ ПАЛАТЫ СУДОХОДСТВА

## ИЗ АРХАНГЕЛЬСКОЙ МОРЕХОДКИ — В АМИ

Арктический морской институт имени В. И. Воронина отметил 243-ю годовщину своего образования.

Арктический морской институт имени В. И. Воронина — филиал Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова — отсчитывает свою историю с 23 марта 1781 года, когда указом императрицы Екатерины II в Холмогорах, на родине великого русского ученого Михаила Ломоносова, была учреждена мореходная школа, ставшая первым морским учебным заведением на Русском Севере. В школе готовили специалистов для нужд торгового флота. Через пять лет мореходка была переведена в Архангельск. За более чем двухвековую историю учебное заведение прошло через ряд преобразований.

Более двух веков архангельская мореходка готовит кадры для российского флота. Ее выпускники успешно осваивали Арктику, Северный морской путь, Антарктиду и были активными участниками ряда крупных полярных экспедиций. Большое число капитанов, руководителей федерального и государственного уровней вышло из стен учебного заведения. Фамилии выдающихся воспитанников знаменитой мореходки увековечены в географических названиях Арктики и Антарктики.

Последние 44 года Арктический морской институт носит имя своего прославленного выпускника полярного капитана Владимира Ивановича Воронина, окончившего училище в 1916 году.

Сегодня в тесном взаимодействии с головным вузом в Санкт-Петербурге АМИ имени В. И. Воронина выпускает специалистов среднего звена (программы подготовки «Судовождение» и «Эксплуатация судовых энергетических установок»), а также предлагает широкий спектр программ дополнительного профессионального образования.

Преподаватели института регулярно повышают профессиональный уровень, обновляют и совершенствуют знания в области преподаваемой дисциплины.

В Арктическом морском институте проводится большая работа по патристическому воспитанию молодежи. Ветераны Великой Отечественной войны, Северного флота, ветераны труда водной отрасли — постоянные гости мероприятий института. Курсанты вдохновляются историями их жизни и служения Отечеству.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ