



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



ВРЕМЯ СИСТЕМНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ
СТР. 2



СОВРЕМЕННАЯ ВЕРСИЯ ТЕПЛОХОДА «МОСКВА» Р-51
СТР. 4



НОВЫЕ КРАБОЛОВЫ
СТР. 5



АСТРАХАНСКИЕ 6 МЛН ТОНН
СТР. 6



ЦИФРОВАЯ ЗАЩИТА
СТР. 11



В РЕЙС ЗА ЗНАНИЯМИ
СТР. 12



Фото с сайта ГК «Росатом»

НА ПУТИ К НОВЫМ ЦЕЛЯМ

Арктика, транспортные коридоры и новые верфи — в фокусе дискуссий ПМЭФ-2024.

В дискуссиях на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ) большое внимание уделялось темам транспортировки грузов в российской Арктике и роста показателей отечественного судостроения. Вопросы устойчивого развития международной торговли, значительная часть которой приходится на судоходство, обсуждались преимущественно с акцентом на Северный морской путь и другие международные транспортные коридоры, предлагаемые Россией для иностранных грузовладельцев и инвесторов.

«Востребованной глобальной артерией становится Северный морской путь. В прошлом году по нему прошло 36 млн тонн грузов, а в перспективе перевозки могут превысить 150 млн тонн. Для этого мы продолжим развивать инфраструктуру Севморпути, строить транспортные подходы к арктическим портам», — отметил президент Российской Федерации Владимир Путин, выступая на пленарном заседании ПМЭФ.

Для развития арктической инфраструктуры требуется строительство не только морских портов, но и сухопутных трасс. Железнодорожные выходы к Северному морскому пути в настоящее время существуют в районе Мурманска, Архангельска и Владивостока, однако этого недостаточно.

«Нам нужен выход на Северный морской путь где-то в районе Урала или Сибири, потому что приходится железной дорогой завозить либо через Мурманск,

либо выходить на Дальний Восток, что опять же забывает Восточный полигон. Поэтому минимум один или два железнодорожных выхода должно быть на Северный морской путь, тогда это будет конкурентно», — отметил в ходе ПМЭФ советник президента Рос-

сии, специальный представитель президента по международному сотрудничеству в сфере транспорта Игорь Левитин.

Иностранные судовладельцы пока не слишком активно используют возможности Севморпути — транзитные перевозки в общем

объеме грузооборота составляют менее 10%. Тем не менее иностранные игроки морского бизнеса уверены, что этот российский арктический маршрут короче, надежнее и дешевле других морских маршрутов. Председатель и исполнительный директор DP World Султан Ахмед Бин Сулайем заявил: «Мы очень заинтересованы в том, чтобы использовать Северный морской путь... Это меняет все, меняет правила игры. Сейчас в мире многие традиционные цепочки поставок не являются надежными, потому что есть геополитические и другие риски. И в этом смысле Севморпуть — быстрее, надежнее и гораздо дешевле, а также он весьма экологичен».

Очевидно, что международный транспортный маршрут должен быть доступен круглогодично, поэтому необходимо направлять инвестиции в развитие российской ледокольной группировки.

Для строительства ледоколов, крупнотоннажных судов арктического флота в России остро не хватает верфей. Пример судостроительного комплекса «Звезда», построенного Роснефтью под Владивостоком, продемонстрировал, как предложение рождает спрос — новая верфь за несколько лет оказалась полностью загружена заказами. «Мы сейчас думаем, где построить еще одно предприятие... И тоже где-то на берегу океана либо близко к этому», — сказал Владимир Путин в своем выступлении.



Графика ИАА «ПортНьюс»

Северный морской путь — единая транспортная коммуникация России в Арктике. Он проходит вдоль северных берегов страны по морям Северного Ледовитого океана (Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское), позволяет соединить порты европейской части России и устья судоходных сибирских рек с Дальним Востоком, минуя Датские и Черноморские проливы, а также опасные маршруты через Красное море, вдоль побережья Африки.

Окончание на стр. 2



РОССИЙСКАЯ ПАЛАТА СУДОХОДСТВА



Фото газеты «Водный транспорт»

ВРЕМЯ СИСТЕМНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

В Российской палате судоходства обозначили главные проблемы развития водного транспорта и пути их решения.

Российская палата судоходства проанализировала основные проблемы в сфере водного транспорта, которые требуют решения. Об этом в ходе «Морского конгресса — Дальний Восток» рассказал президент Палаты Алексей Клявин.

Он отметил, что одна из таких проблем — это наличие избыточных, дублирующих и дополнительных требований национального законодательства. В качестве примеров можно привести двойное регулирование в вопросе медицинского освидетельствования членов экипажей, а также дублирующие требования при проведении обучения охране труда.

Помимо этого, большое значение для судоходного бизнеса и всей транспортной системы имеет сокращение непроизводительных простоев судов в порту. В Палате полагают, что решить эту проблему можно через запуск механизма «одного окна» и цифровизацию разрешительной деятельности.

Для снижения нагрузки на автомобильные и железные дороги, а также для сокращения негативного воздействия на окружающую среду необходимо более активно использовать речной транспорт. Это позволило бы вывести на внешний рынок дополнительные объемы экспортных грузов, особенно если речь идет о южном

направлении. Для этого, как считает Алексей Клявин, требуется устранить лимитирующие участки на внутренних водных путях, обеспечить 100% их содержание по нормативам и продолжать государственную поддержку обновления флота. Причем два последних направления особенно актуальны для сибирских и дальневосточных рек.

Современное положение дел диктует и необходимость принятия неотложных системных мер, создающих основу для гарантированного обеспечения национальной внешней торговли морским транспортом, контролируемым отечественными перевозчиками.

НА ПУТИ К НОВЫМ ЦЕЛЯМ

Начало на стр. 1

Для международного судоходства Россия уверенно создает новые транспортные коридоры, причем не только в широтном направлении, но и в меридиональном. «Север—Юг» — мультимодальный маршрут транспортировки грузов от порта Мумбаи до Санкт-Петербурга, общей протяженностью более 7 тысяч километров, не раз обсуждался участниками ПМЭФ. Хотя сегодня уже все планы сверстаны, новые международные игроки продолжают вливаться в этот глобальный проект.

«Что касается этой дороги «Север—Юг». Она может превратиться

в очень хороший и востребованный международный коридор, когда грузы прямо отсюда, где мы с вами находимся, из порта Петербурга, будут идти через всю европейскую часть в Азербайджан, потом в Иран и с выходом на берег Персидского залива», — сказал президент.

По его словам, Суэцкий канал «очень нужен для мировой торговли». «Но это (МТК «Север—Юг». — Прим. ред.) будет дополнительный и весьма эффективный путь для доставки грузов на север, на юг и в обратную сторону. По-моему, на 10 суток быстрее, это большая экономия, очень

эффективный и выгодный будет маршрут», — добавил он.

По словам Владимира Путина, для реализации проекта «еще многое нужно сделать». «Поскольку он обещает быть очень выгодным, то есть и заявившие свой интерес к этому проекту иностранные инвесторы, внерегиональные — страны, находящиеся рядом, в том числе и суверенные арабские фонды. Понятно, потому что суверенные фонды всегда ищут надежные вложения. Это одно из надежных вложений, потому что его прибыльность будет обеспечена, гарантирована», — сказал Владимир Путин.

МТК «Север—Юг» является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Маршруты МТК сейчас проходят через Иран, затрагивая в западном направлении Азербайджан, с востока — Казахстан и Туркменистан. Кроме того, возможны прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран. Грузопоток по МТК «Север—Юг» к 2025 году — до 30 млн тонн, к 2030 году — до 35 млн тонн.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

ЕДИНЬИЙ ОПЕРАТОР СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА

Создание централизованной системы управления северным завозом поможет улучшить эффективность доставки грузов.

Госкорпорация «Росатом», Минвостокразвития России и правительство Чукотского автономного округа подписали соглашение о совместной реализации пилотного проекта по созданию единого морского оператора северного завоза. Основная цель документа — отработка механизма бесперебойной и экономически эффективной доставки грузов на территории северного завоза, сообщает Росатом.

Оператор должен будет осуществлять регулярные каботажные перевозки грузов жизнеобеспечения между морскими портами по льготным тарифам. Маршрут и график рейсов будут утверждаться федеральным координатором северного завоза (Минвостокразвития России) на основании предложений оператора.

По словам генерального директора Росатома Алексея Лихачева, приоритетом в проработке запуска единого морского оператора является сохранение надежности поставок и стабилизация стоимости транспортировки грузов северного завоза морским путем.

«Пилот мы начинаем с одного из самых непростых регионов, как с точки зрения логистики, так и природных условий. Обеспечение Чукотского автономного округа грузами северного завоза требует нетривиального подхода, и решение этой задачи позволит в будущем распространить его на все заинтересованные в подобной услуге регионы», — прокомментировал он.

Как отметил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики, «северный завоз — это прежде всего сложная, многоэтапная логистика, сопряженная с трудностями ледовой обстановки». По его словам, основные объемы жизненно важных грузов завозятся водными видами транспорта, «при этом возможность их доставки в отдельные районы существует всего несколько недель в году». Реализация в 2025 году пилотного проекта на Чу-

котке, как наиболее зависящем от сжатых сроков навигации регионе, позволит обеспечить максимально точную настройку работы данной системы.

Губернатор Чукотки Владислав Кузнецов в свою очередь подчеркнул, что в рамках реализации проекта будет обеспечено достаточное количество флота для перевозки необходимого округа груза и появится горизонт планирования на три года. «Второй аспект — это стоимость логистики. В трехлетнем соглашении прописано, что стоимость фрахта корректируется ежегодно только на размер инфляции. То есть мы не только стабилизируем саму систему доставки, мы стабилизируем и цену. Практически Росатом берет на себя всю логистику, от момента загрузки на корабль до выгрузки груза. Позитивные изменения на Чукотке должны увидеть уже в 2025 году», — отметил он.

Напомним, федеральный закон «О северном завозе» вступил в силу 1 апреля 2024 года. Федеральным координатором исполнения закона является Министрство по развитию Дальнего Востока и Арктики. Документ предусматривает создание централизованной системы управления поставками в рамках северного завоза. Предполагается ввод механизмов государственной, в том числе финансовой, поддержки: в 10 раз расширен перечень товаров, на закупку и транспортировку которых могут предоставляться бюджетные кредиты. Государство может регулировать цены и надбавки на привозные товары, тарифы на перевозку и хранение, создание стратегического запаса грузов жизнеобеспечения. В 2026 году начнет функционировать единый морской оператор северного завоза, который будет осуществлять регулярные каботажные перевозки грузов.

Грузоперевозки по северному завозу в 2024 году оцениваются в 5,5 млн тонн.



Фото из Telegram-канала Минвостокразвития

РОСАТОМ



В ПЛАНАХ — ЛЕДОКОЛЫ

Для Северного морского пути построят четыре неатомных ледокола.

Заказы на строительство четырех неатомных ледоколов для работы на Северном морском пути (СМП) планируется разместить в 2024 году. Об этом в ходе Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) рассказал специальный представитель по вопросам развития Арктики госкорпорации «Росатом», заместитель председателя госкомиссии по вопросам развития Арктики Владимир Панов. По его словам, в настоящее время ведется подготовка к их контрактации, сообщил корреспондент «Водного транспорта».

Напомним, в акватории Северного морского пути работают четыре атомохода предыдущих поколений и новейшие универсальные атомные ледоколы проекта 22220 — «Арктика», «Сибирь» и «Урал». На Балтийском заводе ведется строительство еще трех атомоходов этой серии — «Якутия», «Чукотка» и «Ленинград». Ледоколы строятся на класс Российского морского регистра судоходства (РС). Кроме того, заложен атомный ледокол проекта 10510 «Россия» (ЛК-120Я, шифр «Лидер») мощностью 120 МВт, рассматривается возможность



Фотобанк Роснонгресса

Также во время форума стало известно, что ледоколы, скорее всего, будут строить в Приморском крае на СК «Звезда». Эту информацию озвучил заместитель министра промышленности и торговли России Виктор Евтухов. (с 12.06.2024 назначен начальником управления администрации президента РФ по государственной политике в сфере ОПК).

«Сейчас идет диалог между заказчиками, ведомствами, где они будут строиться, но, скорее всего, их возможно будет построить только на судостроительном комплексе «Звезда», — сказал Виктор Евтухов.

Он отметил, что транспортные суда для Арктики также могут строиться пока только на «Звезде».

строительства дополнительного ледокола этого проекта.

Госкорпорация «Росатом» с 2018 года является инфраструктурным оператором Северного морского пути, обеспечивающим безопасностью и бесперебойную работу транспортного маршрута.

Судостроительный комплекс «Звезда» создается консорциумом во главе с ПАО «НК «Роснефть» в городе Большой Камень Приморского края. «Звезда» — первая российская судовой верфь крупнотоннажного производства, предназначена для выпуска судов ледового класса, судов водоизмещением до 350 тыс. тонн, специальных судов и других видов морской техники.

РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

РОСМОРРЕЧФЛОТ ПОДДЕРЖИТ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРЕХ РЕЧНЫХ ХАБОВ

Они могут появиться в Пермском крае, Самарской области и Татарстане.

Для увеличения объемов перевозок грузов по внутренним водным путям (ВВП) России Росморречфлот намерен реализовать проект по строительству транспортных хабов в трех регионах страны — Пермском крае, Самарской области и Татарстане. Об этом руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко рассказал в беседе с корреспондентом «Водного транспорта».

Встречи с главами регионов были проведены в ходе Петербургского международного экономического форума.

«Президент России поставил задачу — модернизировать опорную сеть внутренних водных путей. За счет этого обеспечить дополнительные экономические эффекты в области развития промышленности страны и регионов, — рассказал Андрей Тарасенко. — Поэтому мы сегодня выбрали три речных региона — звенья одной логистической цепочки. Обсудили с главами регионов возможность создания рабочих групп по организации речных хабов. Мультимодальные узлы

на базе речных портов позволят снизить транспортные издержки и диверсифицировать логистические возможности доставки грузов. Мы должны найти работу для речного флота сначала в регионах, именно здесь важно создать грузовую базу для речных перевозок и, соответственно, состыковать речные маршруты с морскими портами».

Собеседник «Водного транспорта» отметил, что сегодня лишь немногие морские порты страны готовы принимать груз с речного транспорта. «Не все морские порты приспособлены принимать с реки груз. Большинство сосредоточены на железной дороге и ждут, когда она им привезет груз. Нам надо активнее использовать транзитный потенциал речных артерий», — пояснил руководитель Росморречфлота.

Федеральное агентство морского и речного транспорта предлагает стивидорным компаниям принять решение о модернизации портов, чтобы увеличить прием судов с ВВП и объем перевалки грузов.



Фото с сайта Росморречфлота

По словам руководителя агентства, в ходе недавней встречи с главой РЖД Олегом Белозеровым было принято решение о создании рабочей группы по взаимодействию в части развития речных перевозок. «Необходимо вывести речные перевозки на нормальный, реальный уровень, который позволяет работать и зарабатывать. При этом будут установлены единые, прозрачные тарифы. А это дополнительные налоговые отчисления в бюджет регионов», — подчеркнул Тарасенко.

ОБРАЗОВАНИЕ

В КАСПИЙСКЕ ОТКРОЮТ МОРСКОЙ КОЛЛЕДЖ

Его выпускники будут востребованы в морских проектах Дагестана.

Республика Дагестан и Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) подписали соглашение, предусматривающее открытие в Каспийске морского колледжа — филиала Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ).

В рамках соглашения будет организовано взаимодействие по вопросам функционирования ВГУВТ на базе Колледжа машиностроения и сервиса им. С.Орджоникидзе (Дагестан).

Подписи под документом поставили председатель правительства Республики Дагестан Абдулмуслим Абдулмуслимов, руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко, директор Колледжа машиностроения и сервиса им. С.Орджоникидзе Людмила Шабанова и ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев.

Глава Дагестана Сергей Меликов, комментируя подписание соглашения по видеосвязи, подчеркнул значимость развития флотского потенциала, поскольку республика имеет самую протяженную береговую линию на Каспии — 530 км.

«Единственный незамерзающий морской порт в российской части Каспия — Махачкала. Предстоит развитие этого порта, модернизация, чтобы сделать его международным и ключевым

для судоходства на Каспии. Для этого необходимы отраслевые специалисты. Для развития порта одновременно понадобятся 472 специалиста. Это должны быть высококлассные квалифицированные кадры. И эта работа должна обеспечиваться образовательными организациями», — сказал Сергей Меликов.

Он также отметил, что Дагестан не остановится на создании колледжа в Каспийске. «Это далеко не последний этап нашей работы. Се-

годня мы входим в состав ВГУВТ, а через несколько лет не исключено, что и мы создадим собственный отраслевой вуз», — сказал глава республики.

Руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко в свою очередь отметил: «Сегодня генеральное направление развития портов Каспия — это коридор «Север — Юг»... Обеспечение морских проектов республики Дагестан профессиональными кадрами — ключевая наша задача».



Фото газеты «Водный транспорт»



ВЕРФИ

ДВЕ ВЕРФИ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

ВТБ планирует построить новые верфи и реконструировать старые предприятия.

ВТБ в течение пяти лет планирует построить две новые верфи — на Дальнем Востоке и Северо-Западе страны, а также реконструировать старые предприятия Объединенной судостроительной корпорации. Об этом в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) рассказал президент — председатель правления Банка ВТБ, председатель совета директоров ОСК Андрей Костин.

«Принцип один: мы хотим за эти пять лет построить две новые

верфи, одну — на Дальнем Востоке, одну — на Северо-Западе, полностью реконструировать старые верфи, которые здесь находятся. Начнем с Северной верфи, наверное. Будем делать новые производственные площадки, будем создавать новые коллективы», — сказал Андрей Костин.

Ранее глава ВТБ заявлял о том, что судостроительные предприятия не могут в полной мере удовлетворить имеющийся заказ, так как не хватает мощностей и технологий.

Также стало известно, что для строительства верфи на Дальнем Востоке уже определено несколько возможных мест — они находятся в Приморском крае. Глава Минвостокразвития России Алексей Чекунков сообщил, что перспективные площадки под новое предприятие расположены в районе Находки, в Славянке и Зарубино.

Напомним, осенью 2023 года президент России подписал указ о передаче 100% акций ОСК в доверительное управление Банку ВТБ сроком на 5 лет.

ТАНКЕРЫ

НАШ ГАЗОВОЗ

Ведется работа над проектом отечественного газозова для перевозки СПГ.

Россия намерена построить газозов для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) собственной разработки. Об этом в ходе Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) сообщил статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов.

«В активной стадии строительства у нас пять газозовов из 15, по 10 вопрос «подвис», потому что корейцы в одностороннем порядке, нарушив все условия, которые только можно и нельзя, вышли из партнерского проекта, да еще и деньги не возвращают... Поэтому придется рассчитывать на собственные силы», — объяснил необходимость разработки

собственного газозова Виктор Евтухов.

По его словам, над проектом отечественного судна для перевозки СПГ сейчас работает «большая команда». Оборудование для него будет создаваться в партнерстве с китайскими поставщиками.

Напомним, контракты на строительство 15 ледокольных танкеров для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) с проекта «Арктик СПГ 2» класса Arc 7 были заключены судостроительным комплексом «Звезда» (ССК «Звезда», г. Большой Камень, Приморский край) и ВЭБ.РФ в декабре 2019 года — июле 2020 года. Резку металла для головного судна серии судоверфь начала в ноябре 2020 года.



Фото с сайта ССК «Звезда»

ООО «Арктик СПГ 2» реализует проект по строительству трех технологических линий по производству сжиженного природного газа мощностью 6,6 млн тонн в год каждая и стабильного газового конденсата общей мощностью до 1,6 млн тонн в год. Общая мощность трех линий составит 19,8 млн тонн СПГ в год. Проект основан на инновационной концепции строительства с использованием оснований гравитационного типа (ОГТ) в целях снижения капитальных затрат и минимизации воздействия на экологию Арктического региона России.

ЭЛЕКТРОСУДА

СОВРЕМЕННАЯ ВЕРСИЯ ТЕПЛОХОДА «МОСКВА» Р-51

Верфь «Эмперииум» к 2030 году планирует построить 25 электросудов модели «Москва 2.0».

На верфи «Эмперииум» (Emperium, Ленинградская область, входит в Sitronics Group) по заказу судоходной компании «ВодоходЪ. Пассажирский порт» начато строительство первого в серии электросудна модели «Москва 2.0». Осенью 2024 года планируется заложить второй электроход этой модели. Спуск обоих судов на воду ожидается в 2025 году. К 2030 году предприятие рассчитывает построить 25 таких судов.

«Москва 2.0» является электроверсией теплохода «Москва» Р-51, который в советское время стал самым популярным типом речных прогулочных судов. На текущий момент на верфи формируется корпус головного судна.

«Главная особенность этого судна — способ приведения в движение от электрического двигателя и электробатарей. В целом реализация этого проекта — часть стратегии по модернизации пассажирского речного флота и внедре-

нию инновационных решений на водном транспорте. Надеемся, что «Москва 2.0» станет таким же символом прогресса, как и «Москва» в свои ранние годы», — прокомментировал президент Sitronics Group Николай Пожидаев.

«Гибридный тип судна «Москва 2.0» позволит увеличить возможности для эксплуатации в разных регионах и при различных метеорологических условиях. Обеспечение зарядной инфраструктуры под данные суда уже прорабатывается в Санкт-Петербурге, Москве, Нижнем Новгороде, Ярославле, Уфе, Перми», — рассказал генеральный директор АО «ВодоходЪ. Пассажирский порт» Юрий Куликов.

В составе энергетической установки на судне также предусмотрен вспомогательный дизель-генератор, позволяющий увеличить автономность и дальность плавания на маршрутах без зарядной инфраструктуры на пути следования.



Рис. с сайта компании «ВодоходЪ»

ИНВЕСТПРОЕКТЫ

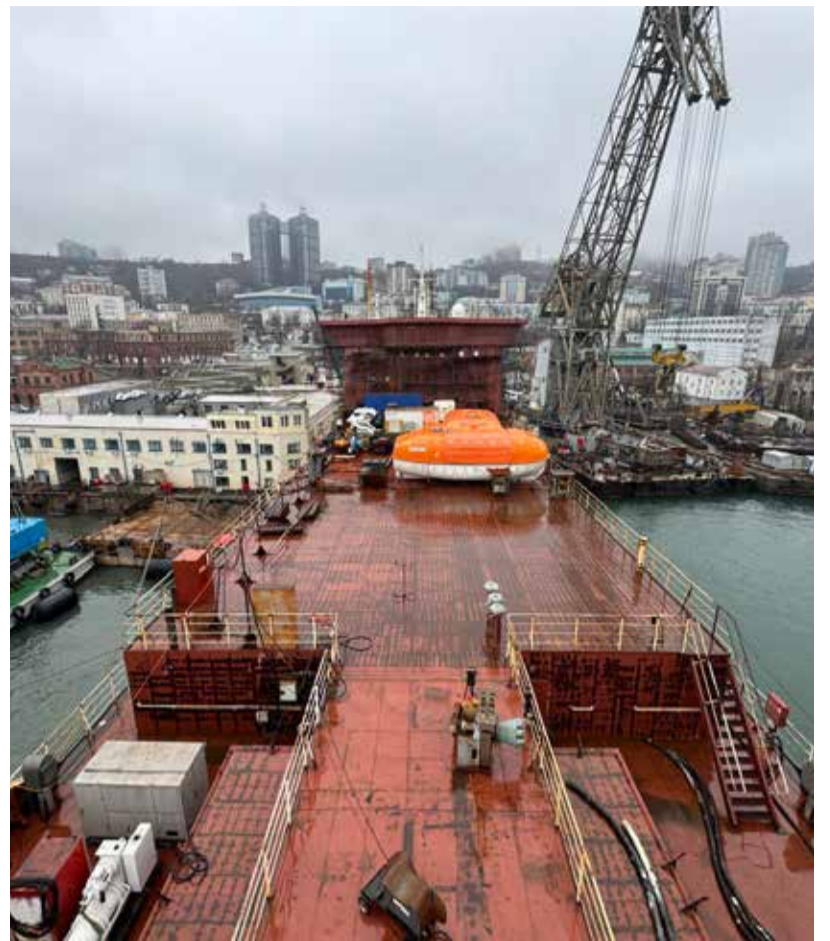


Фото из Telegram-канала ОСК

ГТЛК ГОТОВИТ КОНТРАКТЫ

В рамках инвестпроекта ГТЛК в 2024 году могут быть подписаны контракты на строительство 60 судов.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) планирует в 2024 году подписать контракты на строительство 60 судов с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Ожидается, что Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) возьмет на себя исполнение большей части заказов. Об этом в интервью корпоративному изданию ОСК сообщил генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих.

Евгений Дитрих напомнил, что в целом инвестпроект ГТЛК предполагает строительство более 200 гражданских судов за 5 лет. «Это накладывает огромную ответственность, причем персональную, на всех руководителей. Мы видим, что кадровые изменения там, где процессы не выстроены, а сроки строительства судов не соблюдаются, произошли. Работать спустя рукава уже не получится. Рассчитываем, что это станет стимулом для всех впредь четко соблюдать условия контрактов без вреда для качества судов», — отметил глава ГТЛК.

Он также сообщил о формировании новой программы для судов, которые будут задействованы в регулярных круизных пассажирских речных перевозках. «В ней предварительно 337 речных пассажирских судов, объем финансирования — 212 млрд рублей. Верфи могут начинать готовиться к заказам и тендерным процедурам», — подчеркнул Евгений Дитрих.

По его словам, за последние 5 лет отечественные верфи сдали 369 судов, из них почти чет-

верть — по заказам ГТЛК. «Мы играем вдолгую, потому отдаем предпочтение длинным сериям. Заводчане получают гарантию загрузки на годы вперед. «Красное Сормово» мы загрузили «грузовиками» на пятилетку, судозавод «Море» — «пассажирами» на два года вперед... Серийность призвана снижать цену. Теперь причин говорить, что суда стоят дорого, потому что строятся по одному головному кораблю, нет», — сказал Евгений Дитрих.

Он также подчеркнул, что назрела необходимость создания универсальных проектов судов.

«Чтобы судно, неважно, где оно было построено, на севере или востоке страны, продавали по одной цене, а запчасти и оборудование были одинаково доступны. Сейчас при подготовке новой программы лизинга пассажирского флота столкнулись с тем, что клиенты хотят 40 разных проектов судов... Для достижения оптимальной экономики и судостроителей, и судоходных компаний нужно строить по условно семи — десяти унифицированным проектам. Мы сейчас отработываем с заводами и конструкторскими бюро возможность такой унификации судов и компонентов не только по пассажирскому, но и грузовому, вспомогательному флоту», — сказал Евгений Дитрих.

Добавим, до конца 2024 года Государственная транспортная лизинговая компания планирует передать клиентам порядка 40 судов. Кроме того, передано в лизинг первое судно по ФНБ-проекту — сухогрузная баржа проекта RBD4608.

СУХОГРУЗЫ

МИНСЕЛЬХОЗ ЖДЕТ
РОССИЙСКИЕ СУХОГРУЗЫ

Ведомство совместно с Минпромторгом начало проработку вопроса строительства таких судов на российских верфях.

Для перевозки сельскохозяйственной продукции к 2030 году планируется построить 20 судов на российских верфях. Об этом со ссылкой на презентацию министра сельского хозяйства РФ Оксаны Лут, которая была представлена на пленарной сессии «Технологическое обеспечение продовольственной безопасности» на выставке-форуме «Россия», сообщает ТАСС.

В ходе своего выступления Оксана Лут отметила, что «по большим судам мы работаем только на иностранном флоте». «Это очень плохо, и, безусловно, эту ситуацию надо менять. Совместно с Минпромторгом мы начинаем этим заниматься», — добавила она.

Глава Минсельхоза напомнила, что у министерства уже есть пер-

вый проект, заказчиком которого выступил Росагролизинг. «В прошлом году мы получили уже этот проект, теперь нам нужно найти верфь, на которой построить это первое судно», — сказала Оксана Лут.

Ранее Минсельхоз оценивал потребность российских экспортеров в 61 зерновоз, из которых 27 ед. грузоподъемностью 40 тыс. тонн, 34 ед. — 60 тыс. тонн. Проектированием крупнотоннажных балкеров занимается Крыловский государственный научный центр (КГНЦ, Санкт-Петербург).

Ожидается, что первый такой сухогруз будет построен и передан заказчику в лизинг в конце 2025 — начале 2026 года. В дальнейшем планируется ежегодно спускать на воду минимум два-три судна таких типов.

РЫБоловный флот

НОВЫЕ КРАБОЛОВЫ

На краболовах «Капитан Егоров» и «Капитан Манжолин» поднят государственный флаг.

На Адмиралтейских верфях состоялась церемония поднятия государственного флага на двух краболовах — «Капитан Егоров» проекта ССа 5712LS и «Капитан Манжолин» проекта 5712P. Судна построены по заказу группы компаний «Русский краб» по итогам крабовых аукционов с инвестиционными обязательствами.

В церемонии участвовали руководитель Росрыболовства Илья Шестаков, статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли Виктор Евтухов, представители верфей и компании-заказчика.

«Сегодня краболовы пополнят российский рыбопромысловый флот... Работа новых краболовов положительно отразится не только на финансовых результатах компании, но и непосредственно на зарплате экипажей. Надеюсь, что мы планомерно будем увеличивать производство таких судов и передавать их заказчикам, и по итогам реализации второго этапа программы модернизации отрасли в России будет самый современный флот», — приводят слова Ильи Шестакова.

«Современные краболовы — высокотехнологичные и надежные — расширяют наши возможности для предложения новых продуктов и совершенствования качества», — прокомментировала генеральный директор ГК «Русский краб» Юлия Юрова.

«Капитан Егоров» — второе судно проекта ССа 5712LS в серии, сданное компании Онежским судостроительно-судоремонтным заводом (ОССЗ, Республика Карелия). Головное судно проекта уже ведет промысел в Беринговом и Охотском морях. На судах серии

предусмотрен двухуровневый трюм с 32 независимыми танками для хранения и транспортировки живой продукции. Контроль температуры, солёности и содержания кислорода в воде танков позволяет обеспечить сохранность живого краба на уровне 98%.

«Капитан Манжолин» — головной в серии краболов-процессор проекта 5712P, построенный на Окской судовой верфи (Нижегородская область). Судно предназначено для промышленной добычи краба и его переработки, оснащено современной фабрикой для переработки улова в готовую продукцию.

Напомним, ГК «Русский краб» с 2020 года реализует программу по строительству 10 крабовых судов: семь из них предназначены для вылова и перевозки живого краба, еще три — краболовы-процессоры для вылова и переработки улова в готовую продукцию на бортовой фабрике. Контракты на строительство заключены по итогам аукциона 2019 года о закреплении и предоставлении доли квот.

Весной 2024 года группа подписала контракты с АО «Окская судовой верфь» (Навашино, Нижегородская область) на строительство еще шести крабовых судов проекта ССа 5712LS по итогам крабовых аукционов 2023 года. Сумма контрактов составила 16,5 млрд рублей.



Фото из Telegram-канала ГК «Русский краб»

КРУИЗНЫЕ СУДА



Фото газеты «Водный транспорт»

БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ
МАЛЫХ КРУИЗНЫХ СУДОВ

В Нижнем Новгороде построили и спустили на воду два малых пассажирских круизных судна.

Группа компаний «Р-Флот» спустила на воду два малых пассажирских круизных судна (МПКС). Заказчиком выступает АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). Закладка двух судов состоялась в июле 2022 года.

«Как крупнейший заказчик гражданских судов в России ГТЛК обеспечивает долгосрочную загрузку верфей, формирует спрос на суда отечественного производства и способствует обновлению

флота. Новые комфортабельные теплоходы, которые выйдут на линию в Самарской области, позволят ускорить процесс превращения речного транспорта из экскурсионно-прогулочного в полноценный вид общественного транспорта», — прокомментировал генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих.

МПКС представляет собой однокорпусное закрытое судно с двухъярусной надстройкой, носовым расположением рулевой

рубки и кормовым машинным отделением. Назначение — обслуживание местных и пригородных линий внутренних водных путей и прибрежных районов.

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

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

ПЕРВЫЙ ИЗ СЕРИИ

Нижегородский «Р-Флот» спустил на воду земснаряд проекта 2040.



Фото газеты «Водный транспорт»

Группа компаний «Р-Флот» (Нижний Новгород) провела церемонию освящения и спуска на воду земснаряда проекта 2040, построенного по техническому проекту своего проектного подразделения — компании «Р-Флот. Дизайн». Рабочий проект выполнен другой компанией группы — «Р-Флот. Машиностроение». На церемонии в Богородске Нижегородской области присутствовал корреспондент газеты «Водный транспорт».

ГК «Р-Флот» приступила к строительству многофункционального землесосного снаряда проекта 2040

собственной разработки в марте 2023 года. Земснаряд, который должен стать головным судном новой серии, строился в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы».

«Ввод в эксплуатацию нового судна дноуглубительного флота поможет устранить узкие участки русел рек на маршрутах и увеличить пропускную способность самарской акватории, что в свою очередь будет способствовать увеличению объема перевозок пассажиров и грузов», — прокомментировал генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих.

Многофункциональный землесосный снаряд проекта 2040 предназначен для разработки грунтов I–IV групп; проведения профилактических и дноуглубительных работ на реках, каналах, прудах, водохранилищах и озерах, очистки водоемов от укоренившейся растительности, добычи ила, реконструкции и укрепления береговой линии, строительства мостов и других работ на берегу и в прибрежной зоне. Вид и количество выполняемых земснарядом работ определяются прилагаемыми комплектами сменного оборудования.



САХАЛИНСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПОРТ КОРСАКОВ — НОВЫЕ ПЛАНЫ

В Сахалинской области в рамках модернизации порта Корсаков строят верфь и реализуют еще два проекта.



Фото из Telegram-канала ГК «Дело»

В рамках модернизации порта Корсаков реализуются сразу три проекта. Об этом сообщил губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

«Первый связан с созданием многофункционального глубоководного порта-хаба, который предусматривает расширение производственных и логистических мощностей к 2027 году. За счет средств федерального бюджета запланирована реконструкция объектов капитального строительства. В настоящее время разработана проектно-сметная документация, получено положительное

заключение Главгосэкспертизы и государственной экологической экспертизы. Остается провести конкурсные процедуры по определению подрядчика. Планируем приступить к строительству в этом году», — написал глава региона в своем Telegram-канале.

Второй проект предусматривает строительство на территории порта современного рыбоперерабатывающего комплекса мощностью до 500 тонн в сутки. На предприятии будет организовано производство продукции глубокой степени переработки — филе из различных видов сырья. На

данный момент оформлены права на земельные участки и проведены проектно-изыскательные работы.

Реализация третьего проекта — строительство верфи начнется уже в этом году. На август запланированы работы по возведению производственного корпуса, а в декабре начнется выпуск первых судов из композитных материалов. Всего верфь способна производить до 50 судов в год. Среди них будут промышленные суда, а также морской транспорт для пассажирских перевозок и туризма. Запуск нового производства создаст дополнительные 700 рабочих мест.

Добавим, Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) согласовала приобретение Корсаковского морского порта (Сахалинская область) основателем группы компаний «Дело» Сергеем Шишкаревым.

Правительство Сахалинской области на полях Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) подписало с бизнесменом соглашение по развитию порта. Как отметил глава региона Валерий Лимаренко, в порту также построят крупный контейнерный терминал, а сам порт станет «одной из точек разворота Северного морского пути» (СМП).

Планируется, что к 2030 году грузооборот порта Корсаков может увеличиться вдвое — до 4 млн тонн.

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

АСТРАХАНСКИЕ 6 МЛН ТОНН

Порты Астраханской области побьют рекорд прошлого года по перевалке грузов.

Общий грузооборот морских портов Оля и Астрахань по итогам 2024 года может составить порядка 6 млн тонн. Об этом заявил министр промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Илья Волынский в ходе совещания с руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта Андреем Тарасенко и руководителями портов региона.

По оперативным данным Росморпорта, в январе — апреле общий грузооборот морских портов Астрахань и Оля составил 1 млн 917,4 тыс. тонн, что на 75% превышает грузооборот апреля 2023 года

(1 млн 95,2 тыс. тонн). Перевалка импортных грузов увеличилась на 77%, перевалка экспортных — на 76% и составила 315,1 и 1 млн 567,3 тыс. тонн соответственно, перевалка каботажных грузов увеличилась на 14% — до 34 тыс. тонн. Таких показателей удалось добиться благодаря проведению дноуглубительных работ в ВКМСК и интенсификации перевозок по МТК «Север — Юг».

По словам министра, в прошлом году грузооборот портов Астрахань и Оля вырос более чем на 51%, в сравнении с 2022 годом, до 4,5 млн тонн. Впервые порт Астрахань занял первое место по

грузообороту среди российских портов на Каспии, обогнав порт Махачкала.

Со своей стороны Андрей Тарасенко рекомендовал привлекать к сотрудничеству грузоотправителей из других регионов, заключая с ними долгосрочные соглашения.

Морской порт Оля является универсальным для перевалки генеральных, контейнерных и автопаромных грузов и занимает ключевое положение на пересечении перспективного транспортного потока, соединяющего Россию с Ираном, странами Ближнего Востока и Индией, и транспортного коридора, обеспечивающего выход на Казахстан, Китай, страны Средней Азии.

Морской порт Астрахань расположен в устьевой части реки Волга, включает в себя 15 терминалов, осуществляющих перевалку грузов. Его перегрузочные мощности — около 11 млн тонн. Общая пропускная способность двух портов порядка 16 млн тонн грузов в год.

МТК «Север — Юг» — мультимодальный маршрут транспортировки пассажиров и грузов из стран Азии в Европу через Россию. Он связывает, в частности, Россию, Азербайджан, Иран и Индию.

НОВОРОССИЙСК



РЕКОРД ПО ПЕРЕВАЛКЕ

Зерновой терминал в Новороссийске установил рекорд по перевалке в России.

Рост перевалки зерновых в морских портах Южного бассейна России связан с модернизацией соответствующих терминалов. Такое мнение содержится в обзоре от Центробанка «Региональная экономика».

«В связи с модернизацией портовой инфраструктуры и возросшим спросом увеличилась перевалка зерна. Зерновой терминал в Новороссийске установил рекорд

в России — в апреле обработано более 1 млн тонн зерна, это в том числе обусловлено системным обновлением порта», — говорится в материале.

Отметим, Совет Европейского Союза принял постановление, целью которого является введение запретительных пошлин на зерноую продукцию, импортируемую из Российской Федерации и Республики Беларусь.

ВЛАДИВОСТОК

БОЛЬШЕ СКЛАДОВ И ТЕХНИКИ

ВМТП до конца лета введет в строй площадку вместимостью 2 тыс. TEU.



Фото из TG-канала ВМТП

Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит в FESCO) планирует к 2028 году достичь контейнерооборота 1,2 млн TEU. О том, что для этого делается, рассказал управляющий директор порта Николай Ермолаев.

Так, в январе 2024 года крановый парк был увеличен на 25%: порт получил 11 новых RTG кранов грузоподъемностью 45 тонн. В ближайшие пять лет планируется закупить еще 14 единиц и довести общее число кранов до 70.

Кроме того, увеличивается количество средств механизации. Если в 2023 году парк техники составлял 179 единиц, то к началу 2024 года он увеличился до 200, а к 2028 году достигнет 223 единиц.

До конца лета будет введена в строй площадка вместимостью 2000 TEU. По плану, к 2028 году объем складов будет увеличен на 66% — до 44,9 тыс. TEU.

«Эти показатели — результат постоянной работы. Мы закупаем новую технику, модернизируем площадки, оптимизируем внутреннюю логистику», — сказал Николай Ермолаев.

Также Владивостокский морской торговый порт внедрит новую технологию осмотра контейнеров и сверки номеров запорно-пломбировочных устройств для ускорения работы с прибывающими поездами. Приемосдатчики порта совершают эти операции еще на путях общего пользования РЖД, сразу после прибытия поезда на станцию Владивосток.

Такая технология позволяет оперативно распределять вагоны по терминалам и выгружать сразу в нужную секцию без проверки контейнеров тальманом.

«Внутренняя логистика — это важная часть работы, от которой напрямую зависит скорость обработки контейнерных поездов и судов во Владивостокском морском торговом порту. Главная диспетчерская ВМТП координирует и планирует все производственные процессы, от плана расстановки и обработки флота до плана-графика приема и отправления поездов», — говорится в сообщении пресс-службы порта.



Фото с сайта правительства Астраханской области

СЕВМОРПУТЬ

РЕКОРДЫ СЕВМОРПУТИ

Транзитные грузоперевозки по Севморпути по итогам 2024 года могут вырасти на 20%.

Транзитные грузоперевозки по Северному морскому пути (СМП) по итогам 2024 года ожидаются на уровне 3 млн тонн против 2,5 млн тонн в 2023 году. Об этом корреспонденту «Водного транспорта» в кулуарах Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) сообщил специальный представитель по вопросам развития Арктики госкорпорации «Росатом», заместитель председателя госкомиссии по вопросам развития Арктики Владимир Панов.

«Мы перевезли (в прошлом году. — Прим. ред.) рекордный объем транзитных грузов, именно российский груз по Севморпути, — 2,5 млн тонн, которые были перенаправлены с Суэцкого канала. Сейчас можно говорить о новом рекорде: в эту навигацию планируем перевезти до 3 млн тонн. Для нас развитие СМП — в первую очередь вопрос развития суверенитета и способности наращивать наши экспортные и импортные операции», — отметил Владимир Панов.

Владимир Панов сообщил, что в целом объем перевозок по Севморпути к 2035 году может

вырасти в 6,8 раза, в сравнении с планом на 2024 год, — до 250 млн тонн в год.

Напомним, Северный морской путь приобретает все большее значение в связи с переориентацией российской внешней торговли на Восток. СМП позволяет перевозить грузы без прохода по Балтийским или Черноморским проливам, которые могут быть перекрыты в случае эскалации напряженности со странами НАТО. Кроме того, растет востребованность СМП для международного судоходства в связи с кризисом в Красном море, ростом рисков пиратства вдоль побережья Африки, в Индийском океане и Юго-Восточной Азии, военными рисками в Тайваньском проливе.

Северный морской путь определен одним из стратегических приоритетов развития России. В августе 2022 года правительство РФ утвердило план развития Севморпути до 2035 года, в который вошло 155 мероприятий, направленных на развитие грузовой базы, флота, транспортной и инфраструктуры безопасности. Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2030 году 150 млн тонн, в 2035 году — 220 млн тонн.

АРКТИКА

ЭКРАНОПЛАН ПОЛЕТИТ В АРКТИКУ?

Специалисты считают перспективным использование экранопланов в арктических перевозках.

Экранопланы имеют перспективы для использования в Арктике и при грузоперевозках по внутренним водным путям. Такое мнение в ходе конференции «Транспортные технологии» высказал заместитель генерального директора по флоту ООО «ИнвестКонсалтинг» (входит в Транспортную группу FESCO), доцент кафедры «Эксплуатация водного транспорта» РУТ (МИИТ) Олег Соляков.

По его словам, грузоподъемность экранопланов в настоящее время достигает 5 тонн, но этот показатель не является пределом и может быть увеличен для морских акваторий. Их преимуществами, по сравнению с авиацией, являются грузоподъемность, отсутствие необходимости в наличии взлетно-посадочных полос, стоимость эксплуатации, а по сравнению с водным транспор-

том — скорость и возможность работать в сложных для судоходства условиях.

Перспективными маршрутами применения экранопланов в Арктике являются: Мурманск — Земля Франца-Иосифа, Мурманск — Шпицберген, Мурманск — Новая Земля — губа Митюшиха, Мурманск — Новая Земля — губа Безымянная (для освоения Павловского месторождения), Архангельск — Мурманск, Нарьян-Мар — Мурманск.

Говоря о подготовке кадров, эксперт отметил, что целесообразной представляется переподготовка летчиков для работы на экранопланах.

Общая потребность в экранопланах в России оценивается в 400 ед. Сейчас в стране налажено производство двигателей авиационного типа для экранопланов мощностью 2,5 тыс. л.с.



Фото Vitaly Kuzmin

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

ИЗ КИТАЯ В АРХАНГЕЛЬСК ПО СЕВЕРНОМУ МОРСКОМУ ПУТИ

В 2024 году из портов Китая в Архангельск начнутся регулярные перевозки.



Фото Кирилла Иодаса с сайта правительства Архангельской области

Из портов Китая в Архангельск в 2024 году планируется совершить более 10 рейсов по Северному морскому пути (СМП).

Соответствующее соглашение о сотрудничестве подписали губернатор Архангельской области Александр Цыбульский, генеральный директор Архангельского морского торгового порта (АМТП) Цецен Горяев и генеральный директор ООО «Торгмолл» Елена Максимова. Встрече, предшествующей подписанию документа, принял участие представитель компании Yangru Newnew Shipping, которая является партнером «Торгмолла», Кэ Цзинь.

Основная цель — обеспечить долгосрочное и взаимовыгодное сотрудничество в области развития морских экспортно-импортных контейнерных перевозок через Севморпуть из морского порта Архангельск, увеличить объемы перевалки грузов, продолжить работу по созданию благоприятных условий для работы всех участников процесса.

Соглашением, в частности, предусмотрено, что компания «Торгмолл» обеспечивает ор-

ганизацию морских перевозок грузов из портов КНР в морской порт Архангельск в количестве 10–12 рейсов за период навигации по СМП в 2024 году. АМТП, в свою очередь, обеспечивает готовность инфраструктуры терминала «Экономия» для осуществления перевалки грузов. Правительство российского региона оказывает предприятиям поддержку по данному направлению работы.

Как отметил Александр Цыбульский, проектные возможности морского порта Архангельск составляют порядка 11 млн тонн грузов в год. Фактически в настоящее время в среднем здесь обрабатывают от 4 млн до 6,5 млн тонн в год.

«Это значит, что у нас есть хороший потенциал для увеличения грузооборота. Уже сейчас Архангельский транспортный узел является одним из ключевых центров перевалки грузов для действующих и перспективных арктических проектов «Норникеля», «НОВАТЭКа», «Роснефти», «Северной звезды», «Газпром нефти», горнодобывающей ком-

пании «Баимская», — рассказал глава региона. — Существующие глубины нашего порта позволяют принимать суда с осадкой до 9,2 м и дедвейтом до 35 тыс. тонн».

Губернатор также добавил, что официальное подтверждение намерений долгосрочного сотрудничества дает повод «продумать планы на ближайшие пять лет, предусмотреть необходимые вложения в развитие инфраструктуры».

Отмечается, что расположение порта позволяет осуществлять морские рейсы из Китая в Архангельск как по Севморпути, так и через Суэцкий канал. При этом время следования судна из Архангельска в Шанхай через Суэцкий канал составляет 40–50 дней, по Севморпути морской переход занимает порядка 20–22 дней.

Александр Цыбульский также сообщил, в 2023 году был организован первый рейс по СМП из Архангельска в Шанхай, судно выполнило переход за 23 дня.

«В прошлом году при поддержке правительства Архангельской области мы начали освоение Северного морского пути, сделали несколько тестовых рейсов в Архангельск и Санкт-Петербург. Самые важные преимущества этого направления — короткие сроки и экономическая выгода. В этом году планируем возобновить рейсы в Архангельск из Шанхая, задействуем четыре судна, обеспечим импорт и экспорт груза, рассчитываем использовать возможности РЖД для отправки грузов из Архангельска в Москву, — сообщил в свою очередь Кэ Цзинь. — Это будут не просто тестовые рейсы, а регулярные перевозки».

РОСАТОМ

ПО РЕКАМ В АРКТИКУ

Росатом готовится к запуску пилотного проекта речных перевозок с Урала на СМП.

Росатом ведет подготовку к запуску пилотного проекта организации речных перевозок с Урала к портам Северного морского пути (СМП). Об этом в ходе Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) сообщил специальный представитель по вопросам развития Арктики госкорпорации «Росатом», заместитель председателя госкомиссии по вопросам развития Арктики Владимир Панов.

«Мы уже просчитывали и, я надеюсь, мы уже недалеко от пилотного проекта, когда мы попробуем запустить именно через реки (перевозки. — Прим. ред.) с выходом на Северный морской путь и с дальнейшим экспортом продукции предприятий, которые находятся на Урале», — сказал Владимир Панов.

Напомним, ранее представитель правительства Омской области



Фотобанк Росконгресса

заявляли о потенциале развития речных перевозок по Обь-Иртышскому бассейну с выходом на СМП. Речь шла о продукции сельского хозяйства, нефтепродуктах, продуктах деревообработки. На состоявшемся в мае 2024 года

Всероссийском зерновом форуме в Сочи заместитель председателя правительства РФ Дмитрий Патрушев также отметил, что экспортерам зерновых необходимо обратить более пристальное внимание на водный транспорт.



ЧУВАШИЯ

ПЕРВЫЙ ТЕПЛОХОД ЗА ПЯТЬ ЛЕТ

Власти Чувашии готовы участвовать в федеральном проекте по софинансированию межрегиональных перевозок на скоростных судах.

Впервые после 5-летнего перерыва Мариинский Посад (Чувашская Республика) начнет принимать теплоходы и регулярные рейсы. Об этом в своем Telegram-канале сообщил глава региона Олег Николаев.

По его словам, рассматриваются варианты отдельного маршрута либо заезд на маршруте Чебоксары — Свияжск. Дебаркадер для приема судов планируется ввести в текущем месяце.

«Кроме того, необходимо организовать речные перевозки в сообщении Чебоксары — левобережный пляж. Поручил администрации Чебоксар решить этот вопрос сжатые сроки», — написал глава республики.

В навигацию 2024 года на судах «Валдай» по ежедневным маршрутам Чебоксары — Казань и Чебоксары — Свияжск уже перевезено 1322 человека. После запуска «Метеора» по маршруту Казань — Чебоксары рассматривается вопрос о переводе одного «Валдая» на новое направление. Перспективным является Чебоксары — Козьмодемьянск.

«Окно возможностей на сегодня открыто, и кто сейчас займет

маршруты, тот на них и останется, а остальные будут догонять. Мы первые в России начали межрегиональные перевозки. Правительство приняло решение об их субсидировании, чтобы город Чебоксары оставался привлекательным для туристов, важно при этом вовлекать в этот процесс другие города на Волге. Мы также готовы участвовать в федеральном проекте по софинансированию межрегиональных перевозок на скоростных судах», — рассказал Олег Николаев, добавив, что расходы перевозчиков, которые не покрываются выручкой от продажи билетов, будут компенсироваться за счет федерального бюджета на 1/3, а остальные 2/3 расходов будут покрыты за счет субъекта России.

В рамках обсуждения федерального проекта была достигнута договоренность о выполнении перевозок в Чебоксары из Нижнего Новгорода и Казани. Начало перевозок из Казани планируется в ближайшее время. Перевозки на «Метеоре» по маршруту Нижний Новгород — Козьмодемьянск — Чебоксары — Казань — Ульяновск идут с 9 мая.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта компании «ВодоходЪ»

ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ТУРИЗМА

Красноярский край и «ВодоходЪ» совместно займутся развитием речного и круизного туризма в регионе.

Генеральный директор ООО «ВодоходЪ» Ришат Багаутдинов и губернатор Красноярского края Михаил Котюков 5 июня 2024 года заключили соглашение о взаимодействии в области развития речного и круизного туризма на территории региона. Документ подписали на Средне-Невском судостроительном заводе (СНСЗ, входит в ОСК) в рамках церемонии спуска на воду пассажирского судна А45-90.2 «Виктор Астафьев», сообщает пресс-служба компании.

Предметом соглашения является взаимодействие сторон по развитию водных туристических, экскурсионно-прогулочных маршрутов в Красноярском крае; расширению парка водного транспорта и развитию транспортной инфраструктуры в регионе.

Компания пятый год развивает в Красноярском крае речной туризм: в 2019 году специально под экспедиционные круизы по

Енисею по Северному морскому пути (СМП) в регион был перенаправлен теплоход «Максим Горький», который предварительно прошел полную модернизацию до уровня 5* и был оснащен специальными моторными лодками РИБ. Ежегодно в составе экспедиционных круизов удаленные регионы Красноярского края и Сибири посещает около 1 тыс. туристов.

В 2023 году Красноярск первым из городов России встретил пассажирское судно на электродвижении «ЭкоходЪ». Электрокатамаран второй год осуществляет регулярные пассажирские перевозки на маршруте Красноярск — Дивногорск прогулочные рейсы в акватории Красноярска. В 2023 году «ЭкоходЪ» перевез 17 тыс. пассажиров. За 5 месяцев предстоящего сезона судно осуществит более 700 рейсов общим пассажиропотоком более 50 тыс. пассажиров.

КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА ВЯТКЕ СТАНЕТ БОЛЬШЕ СУДОВ

В Кировской области для развития судоходства проводят исследования реки.

В Кировской области 12 мая 2024 года, впервые за почти 30 лет, возобновились регулярное судоходство. В первый грузовой рейс по реке Вятке из города Советска отправился теплоход с баржей, которая доставила в Киров щебень для ремонта региональных дорог.

«Возобновление судоходства для Вятского края имеет стратегическое значение: это и увеличение грузоперевозок по реке как более экономичного и экологичного вида транспортировки материалов, это и перспективы развития туристического потенциала. Поэтому мы поставили перед собой задачу в ближайшие годы постепенно увеличить судоходность реки», — прокомментировал губернатор Кировской области Александр Соколов.

Региональные власти предполагают, что речные грузоперевозки снизят нагрузку на автомобильные дороги: одна баржа может взять почти в 20 раз больше груза, чем машина, — около 900 тонн против 50 тонн.

В рамках проекта по возобновлению судоходства в Кировской области на реке Вятке проводится научно-исследовательская работа, которая покажет изменения русла на участке от города Кирово-Чепецка до поселка Мурыгино. В результате станет понятно, какие варианты можно применить для увеличения габаритов и глубины водного пути.

По словам и.о. заместителя руководителя ФБУ «Администрация



Фото с сайта правительства Кировской области

Волжского бассейна внутренних водных путей» Игоря Кукина, увеличить глубину можно не только выемкой грунта из русла. «Решение принимать необходимо только на основании исследования», — сказал он.

Как рассказал вице-премьер Кировской области Алексей Жердев, в прошлом году дноуглубительные работы были выполнены на двух участках — в районе Кирова и в районе Котельнича. «Это позволит уже этим летом перевозить из Гирсово в Киров по реке песок для предприятий строительного и дорожного сектора», — пояснил он.

Кировская область направила заявку в Росморречфлот для включения Вятки в государственную программу по развитию транспортной системы. Запрос находится на рассмотрении. В случае принятия решения будет проводиться

комплекс путевых работ, направленный на создание условий для восстановления регулярного судоходства в период всей навигации ежегодно с мая по октябрь.

Напомним, работа по возобновлению судоходства в Кировской области началась два года назад: в этот период впервые за десятилетия на реке стали проводиться дноуглубительные и дноочистительные мероприятия. С 2023 года Росморречфлот увеличил в регионе протяженность речных участков с гарантированными габаритами судового хода, и теперь с мая по октябрь здесь возможно развивать регулярное судоходство для нужд предприятий дорожного и строительного комплексов.

Планируется, что в навигацию 2024 года грузовые рейсы будут выполняться по реке в течение всего судоходного сезона.

ТАТАРСТАН

НОВЫЕ И СКОРОСТНЫЕ

ГТЛК готовит проект по передаче Татарстану нескольких скоростных пассажирских судов.

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), министерство транспорта и дорожного хозяйства Татарстана и ООО «Флот Республики Татарстан» договорились о сотрудничестве для обновления местного пассажирского флота. Подписание соглашения состоялось в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024).

«Мы открываем новую главу в сотрудничестве с Республикой Татарстан. В разные годы ГТЛК поставляла предприятиям региона дорожно-строительную и спецтехнику, городской пассажирский и воздушный транспорт, но никогда прежде — водные суда.

Сейчас идет работа над проектом по передаче в регион на условиях льготного лизинга нескольких комфортабельных скоростных пассажирских судов на подводных

крыльях», — прокомментировал генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих. Он добавил, что новые суда позволят обеспечить регулярность речных перевозок по нескольким наиболее социально значимым маршрутам внутри республики и между соседними регионами.

Соглашение предусматривает совместную работу по организации скоростных пассажирских перевозок в рамках реализации межрегионального проекта «Великий Волжский путь».

ГТЛК — лидер корпоративных сегментов рынка лизинга в России, входит в перечень системообразующих организаций российской экономики. ГТЛК обеспечивает реализацию государственной поддержки транспортной отрасли, формирование эффективной инфраструктуры, привлечение внебюджетных инвестиций, развитие

отечественного машиностроения, наряду с цифровой трансформацией и повышением операционной эффективности компании. 100% акций компании находится в федеральной собственности.

АО «Флот Республики Татарстан» со 100-процентным участием региона в уставном капитале было создано весной 2023 года для развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом.

Ранее директор АО «Флот РТ» Роман Лизалин сообщил, что в навигацию 2024 года компания планирует поставить 18 единиц флота, включая два новых скоростных пассажирских судна на подводных крыльях (СПК) проекта 03830 «Метеор 2020» «Михаил Девятаев» и «Муса Джалиль». В целом «Флот РТ» планирует нарастить пассажиропоток к 2025–2027 годам до 500 тыс. человек.

СИБИРЬ И СЗФО

НА БЛАГО РЕГИОНОВ

На ПМЭФ-2024 транспортная группа FESCO договорилась с властями Иркутской, Новосибирской, Томской и Архангельской областей о сотрудничестве.

Транспортная группа FESCO на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2024) договорилась с властями четырех российских регионов о проработке вопросов, связанных с развитием транспортно-логистической инфраструктуры. В частности, совместно с властями Иркутской области планируется рассмотреть возможность создания портово-логистического кластера в Усть-Куте.

Соответствующее соглашение о намерениях президент FESCO Аркадий Коростелев подписал губернатором Иркутской области Игорем Кобзевым. Документ предусматривает взаимодействие сторон в случае совместного участия в инвестиционных проектах по созданию транспортно-логистической инфраструктуры в регионе.

«FESCO давно и результативно работает с предприятиями и грузоотправителями из Иркутской области. Это один из наиболее развитых регионов Восточной Сибири, в столицу которого регулярно отправляются наши контейнерные поезда не только из Владивостока, но и Санкт-Петербурга. Иркутская область также удерживает высокие позиции и в части экспорта. FESCO перевозит из Иркутска контейнеры в самые разные страны Азии с помощью своих интермодальных и железнодорожных сервисов. У региона широкие возможности и большой потенциал, поэтому наша группа заинтересована в различных вариантах сотрудниче-

ства с правительством Иркутской области», — прокомментировал Аркадий Коростелев.

«Уверен, подписанное соглашение станет основой для плодотворной работы и решения значимых вопросов в регионе по развитию транспортно-логистической инфраструктуры. Так, например, планируем проработать вопрос создания портово-логистического кластера в Усть-Куте для централизации доставки топлива в рамках северного завода на территории Иркутской области и Республики Саха (Якутии). Кроме того, прорабатывается вопрос о создании транспортно-логистического центра с современным складским комплексом, в этом направлении также рассмотрим возможности сотрудничества», — рассказал Игорь Кобзев.

С правительством Новосибирской области FESCO договорилась рассмотреть возможность реализации инвестиционных проектов в сфере транспорта и логистики, направленных в том числе на развитие контейнерных перевозок в регионе.

По словам Аркадия Коростелева, в Новосибирске у группы есть собственный терминал для обработки и хранения контейнеров, который активно задействуется. При этом FESCO «заинтересована в расширении своей деятельности в регионе».

Соглашение, заключенное с администрацией Томской области, предполагает, что регион предо-

ставит группе информацию о возможных направлениях реализации инвестиционных проектов на его территории. Сейчас в Томской области расположен специализированный контейнерный терминал FESCO для продукции нефтехимической отрасли. Он размещается на предприятии «Томскнефтехим», которое входит в группу СИБУР, и предназначен для хранения и отгрузки на железнодорожные платформы полипропилена и полиэтилена. Площадь терминала составляет почти 6,5 тыс. кв. м.

Транспортная группа FESCO и правительство Архангельской области договорились о взаимодействии при реализации инвестиционных проектов. Соглашение предусматривает совместные усилия по развитию инвестиционной деятельности на территории Архангельской области.

«Архангельская область является одним из ключевых регионов России с большим экономическим потенциалом. Здесь работают крупные рыбопромышленные и перерабатывающие заводы, предприятия лесопромышленного комплекса. У этих отраслей высокий экспортный потенциал в силу большого интереса к данной продукции на азиатских рынках. Для наращивания внешнеторговых возможностей региона важно и дальше выстраивать максимально эффективные логистические цепочки, чтобы как можно больше производителей Архангельской области имели доступ на рынки ключевых стран



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

Азии. FESCO, как один из лидеров в сфере контейнерных перевозок в России, имеющая развитую сеть морских и железнодорожных сервисов, контейнерный флот, а также портовую и терминальную инфраструктуру, заинтересована в сотрудничестве с Архангельской областью в сфере логистического развития региона», — отметил Аркадий Коростелев.

Как рассказал губернатор Архангельской области Александр Цыбульский, стороны больше года вели подготовительную работу, чтобы начать сотрудничество.

«Анализируя, какими темпами развивается портовая инфраструктура в Китае, мы понимаем, что работу по развитию наших портовых мощностей нужно было начинать еще вчера», — заметил он.

Транспортная группа FESCO — одна из крупнейших транспор-

тно-логистических компаний России с активами в сфере портового, железнодорожного и интегрированного логистического бизнеса. Группе принадлежит «Владивостокский морской торговый порт», интермодальный оператор «ФЕСКО Интегрированный Транспорт», оператор рефрижераторных контейнеров «Дальрефтранс», компании «Трансгарант» и «ФЕСКО Транс». Группа управляет терминальными комплексами в Новосибирске, Хабаровске, Томске и Владивостоке. Контейнерный парк составляет более 170 тыс. TEU, количество фитинговых платформ превышает 11 тыс. единиц. Флот включает более 30 транспортных судов в управлении, которые осуществляют перевозки преимущественно на собственных морских линиях.

МУРМАНСК

МУЗЕЙ УХОДИТ НА РЕМОНТ

Атомный ледокол «Ленин» встает в док на плановый ремонт.

Первый в мире атомный ледокол «Ленин», на базе которого действует Арктический выставочный центр, пройдет плановый доковый ремонт. Атомоход с помощью буксиров отведут от места стоянки на Морском вокзале Мурманска в док ПД-3, расположенный в акватории порта.

«Постановка в плавдок связана с обязательным предъявлением судна в доке Российскому морскому регистру судостроения», — отметил главный инженер ФГУП «Атомфлот» Владимир Кондратьев. — Подобное освидетельствование ледокол должен проходить каждые 10 лет. Последний раз атомный ледокол «Ленин» стоял в доке в 2013 году. В прошлом году мы согласовали перенос работ. Сейчас нам предстоит выполнить покраску подводной, надводной частей корпуса, а также рубки ледокола. Кроме того, будет произведен осмотр корпусных цистерн и донно-бортовой арматуры. В случае необходимости нам предстоит обеспечить ремонт».

Работы запланированы с 15 июня по 25 июля. На это время атомоход будет закрыт для экскурсий.

Арктический выставочный центр «Атомный ледокол «Ленин» — популярная достопримечательность Мурманской области. По итогам 2023 года его посетили 79 тыс. человек (для сравнения, в 2022 году — 60 тысяч) из России и других стран.



Фото с сайта Атомфлота



ОСК

ЦИФРОВОЙ ПРОРЫВ

В ОСК на базе отечественного ПО создали цифровую модель строящегося судна.

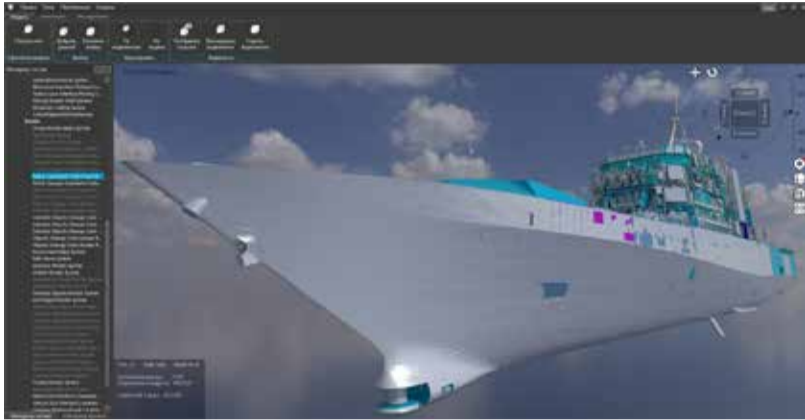


Рис. пресс-службы ОСК

Основная работа индустриального центра компетенций «Судостроение» в 2024 году ведется в рамках проекта по разработке тяжелого судостроительного САПР. Об этом на пленарной сессии конференции «Цифровая индустрия промышленной России» рассказал генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

«Фокус был сделан на создание цифровых двойников. Успешно состоялась конвертация цифровой модели судна, строящегося на

верфях ОСК, из британского программного обеспечения AVEVA. Это модель, содержащая параметры около 5 млн элементов — от отдельных элементов корпуса судна до оцифрованных параметров крупных систем и комплексов судна, и все это с сохранением сложнейших многоуровневых связей, обеспечивающих дальнейшую работу проектантов и технологов судостроительных заводов», — пояснил Андрей Пучков.

Как отметил генеральный директор ОСК, этот результат стал возможен после пересмотра концепции проекта и поиска разработчика, способного решить задачу, в первую очередь по созданию цифровой модели или ее конвертации из иностранного ПО.

Проверка возможности конвертации и создания модели будет проведена еще на ряде проектов, но с точки зрения задач ИЦК цифровая информационная модель объекта морской техники — это важнейший результат, позволяющий запустить процесс цифровой трансформации отечественного судостроения.

Андрей Пучков отметил, что результаты работы с цифровой моделью позволяют предположить, что после ее отработки и перевода в открытый формат, доступный всем разработчикам, ожидается резкое привлечение небольших, в том числе венчурных компаний со своими продуктами, которые начнут активно предлагать решения, работающие с комплексной цифровой моделью.

ЦМКБ «АЛМАЗ»

ИСПОЛЬЗУЯ ВОЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЦМКБ «Алмаз» представило новые разработки грузовых судов на воздушной подушке.

АО «Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз» презентовало принципиально новые разработки грузовых судов на воздушной подушке: «Бобер», ТСВП-30, ТСВП-60 и ТСВП-150 (СВП).

Суда гражданского предназначения с расширенным функционалом применения в труднодоступных районах способны перевозить 20, 30, 60 и 150 тонн груза.

При создании проектов гражданской продукции ЦМКБ «Алмаз» трансформировало военные технологии в продукцию гражданского предназначения. Отмечается, что это позволяет создавать надежную и простую в эксплуатации технику, решающую широкий круг задач круглый год при любой погоде.

Такие суда позволят перевозить пассажиров между населен-

ными пунктами, доставлять персонал на объекты нефтегазодобычи, осуществлять транспортировку крупногабаритных грузов на необорудованные пологие берега, обеспечивать спасательные операции, организовывать комплексные туристические поездки (комбинированные ралли-рейды на автотранспорте с использованием СВП для доставки в труднодоступные места).

«Новые разработки смогут раскрыть свой потенциал на Дальнем Востоке, в регионах Крайнего Севера, в труднодоступных районах вблизи внутренних водных путей,



Фотографии из ТГ-канала ОСК

куда доставка людей и грузов осуществляется вертолетами или по «зимникам». Трансформированные суда позволяют реализовать принцип перевозки и доставки «от двери к двери» по несудоходным рекам, не имеющим оборудованных причалов и портов», — сообщила пресс-служба ЦМКБ «Алмаз».

ССК «ЗВЕЗДА»

ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ВРК

В России налажен выпуск винторулевых колонок мощностью 7,5 и 15 МВт.

В Большом Камне (Приморский край) налажен выпуск винторулевых колонок мощностью 7,5 и 15 МВт. Об этом в ходе «Морского конгресса — Дальний Восток» сообщил генеральный директор ООО «ССК «Звезда» Сергей Целуйко.

По его словам, колонки мощностью 7,5 МВт предназначены для оснащения судов-снабженцев, а 15 МВт — для танкеров-газовозов для проекта «Арктик СПГ 2».

«Звезда» — первая российская верфь, реализующая проект по строительству подобных судов. Ледокольные танкеры-газовозы СПГ класса Arc7 — одни из наиболее технологически сложных в постройке инновационных судов, каждое из них имеет вместимость более 172 тыс. куб. м и оборудовано тремя уникальными винторулевыми колонками. Длина судна — 300 м, ширина — 48,8 м,

осадка — 11,7 м, дедвейт — 81 тыс. тонн. Мощность силовой установки газовоза составляет 45 МВт. Эти суда предназначены для перевозки сжиженного природного газа и способны работать в суровых климатических условиях, самостоятельно преодолевая лед толщиной более 2 м. Их отличительной особенностью является наличие системы хранения СПГ мембранного типа.

«УРАЛКРИОМАШ»



Фото с сайта «Уралкриомаш»

РАЗРАБОТКА ДЛЯ «ГАЗПРОМ ГЕЛИЙ СЕРВИС»

В России разрабатывается облегченный контейнер-цистерна для перевозки сжиженных углеводородных газов.

АО «Уралкриомаш» (в составе АО «Концерн «Уралвагонзавод» входит в госкорпорацию «Ростех») и ООО «Газпром гелий сервис» ведут работу по изготовлению первого в России облегченного контейнера-цистерны для перевозки и временного хранения сжиженных углеводородных газов (СУГ). Эта модель предназначена для транспортировки неохлажденных сжиженных газов с Амурского газоперерабатывающего завода (ГПЗ).

В настоящее время предприятие изготавливает опытный образец оборудования, который пройдет полный цикл испытаний, предусмотренный правилами Российского морского регистра судоходства. По результатам испытаний ожидается получение свидетельства о соответствии контейнера-цистерны правилам РС, разрешающего его эксплуатацию.

Контейнер-цистерна модели КЦ-44/1,8 предназначен для транспортировки и хранения пропана, бутана и их смесей. Перевозка продукции может осуществляться водным, железнодорожным и автомобильным транспортом. Также предусматривается мультимодальная логистическая схема перевозки несколькими видами транспорта без промежуточного перелива продукции. В дальнейшем перевозка контейнеров-цистерн с СУГ будет осуществляться транспортом «Газпром гелий сервис».

Техническими характеристиками предусмотрены габариты стандартного 40-футового контейнера, масса которого составит около 11 тонн, перевозимой продукции — около 18 тонн.

Объем цистерны — 44 куб. м, способ слива-налива — нижний, температурный диапазон эксплуатации — от минус 40 °С до плюс 50 °С.

ПСЗ «ЯНТАРЬ»

3D-ПЕЧАТЬ ОСНАСТКИ

ПСЗ «Янтарь» запускает печать оснастки на 3D-принтерах.

АО «ПСЗ «Янтарь» (входит в ОСК) запускает печать оснастки на 3D-принтерах. С инициативой выступило управление по развитию производственной системы (УРПС) предприятия, видя в этом большой потенциал для производства уникальных деталей своими силами.

«Это открывает широкие возможности для инноваций и улучшений», — рассказал ведущий инженер по организации управления производства УРПС Павел Дзикас. — Мы можем делать объекты совершенно нового уровня сложности и специализации под конкретную задачу, которые не купить в магазине, например, специфические приспособления.

Сотрудники завода могут предложить свой вариант изделия для печати через форму подачи ППУ. Комиссия решит, стоит ли деталь печатать как уникальную или же целесообразнее закупить.

«При этом можно предложить не только готовый шаблон, но и разработать в специальных программах свой вариант, — до-

бавляет ведущий инженер. — Или же приложить к ППУ, например, чертеж, а другое подразделение завода на его основании создаст 3D-модель для печати».

Максимальный размер распечатываемого изделия составляет 300×250×300 мм. Массовая печать множества видов оснастки не подразумевается в силу больших затрат по времени. Данная инициатива предназначена для штучных уникальных изделий, которые дорого или невозможно приобрести.

«Мы надеемся, что печать оснастки на принтере поможет реализовать творческий потенциал работников завода в контексте улучшения производительности труда», — резюмировал Павел Дзикас.

Пробная печать уже состоялась. Для проверки технологии выбрали держатели для шуруповерта и батареи. Их передали в 41 цех для тестирования. Если оснастка подойдет, то ее использование можно будет масштабировать на другие подразделения завода.

ТЕХНОЛОГИИ

ЦИФРОВАЯ ЗАЩИТА

РС разрабатывает правила кибербезопасности для судов.

Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) в настоящий момент ведет разработку Правил по обеспечению кибербезопасности и киберустойчивости судов, гармонизированных с требованиями международных стандартов по кибербезопасности и киберустойчивости, принимая во внимание стремительное развитие цифровых технологий и их все более активное применение на судах с классом РС.

Требования правил распространятся на суда, контракт на постройку которых будет заключен с 1 июля 2024 года.

Разработка документа осуществляется при взаимодействии специалистов РС с представителями ведущих российских компаний в области информационной безопасности.

Внедрение цифровых технологий на объектах водного транспорта нацелено на повышение эффективности управления ресурсами и безопасности судоходства. Однако с учетом того, что цифровые технологии применяются в судовых системах ответственного назначения, их внедрение несет и новые риски. Полный или частичный отказ таких систем вследствие киберинцидентов может повлиять на безопасность экипажа и судна в целом, сохранность перевозимых грузов, стать причиной загрязнения окружающей среды.

Причинами возникновения киберинцидентов на объектах морского транспорта могут быть как внешние целенаправленные противоправные действия в отношении конкретного судна, так и непреднамеренные действия экипажа и персонала, обслуживающего компьютеризированные системы. Среди наиболее вероятных рисков нарушения киберустойчивости — заражение вредоносным программным обеспечением (ПО) компьютеризированных систем, объединенных в единую информационную среду. Источниками заражения могут стать электронная почта, переносные USB-накопители данных и мобильные устройства.

Существенно повысить безопасность эксплуатации судна может реализация риск-ориентированного подхода, который включает периодическую оценку существующих и потенциальных киберрисков, а также внедрение соответствующих защитных мер.

Судоходная компания должна разработать процедуры обмена информацией между судном и береговыми службами, порядок эксплуатации и обслуживания информационных систем, правила поведения в случае возникновения киберинцидентов. Также необходимо организовать подготовку персонала и проводить периодическую проверку имеющихся знаний и навыков.

Один из факторов, который может негативно сказываться на обеспечении киберустойчивости, — недостаток специалистов по кибербезопасности в судоходной отрасли. Вместе с тем разработка и принятие обязательных требований повысит спрос на такой персонал со стороны компаний, судостроительных заводов и проектных организаций и, как следствие, послужит хорошим стимулом для более активной подготовки кадров в этой сфере.

«С учетом постоянного развития киберрисков невозможно гарантировать стопроцентную защиту судна от киберугроз. Однако внедрение мер обеспечения кибербезопасности и киберустойчивости и дальнейшее развитие нормативно-технических требований в этой сфере позволит в значительной степени снизить вероятность возникновения и последствия киберинцидентов, что в конечном счете будет содействовать поддержанию необходимого уровня безопасности судоходства», — говорится в сообщении классификационного общества.

Напомним, в 2021 году РС разработал Руководство по обеспечению кибербезопасности, которое применяется на добровольной основе и нацелено на формирование единого подхода к реализации мер киберзащиты при проектировании, изготовлении и эксплуатации компьютеризированных систем для судов с классом РС.

ЮБИЛЕЙ

НА ВЫСОТЕ ПОЛУВЕКА

Управление эксплуатации Красноярского судоподъемника отмечает 50-летие.

Красноярский судоподъемник — уникальное судопропускное гидротехническое сооружение, расположенное на Енисее и предназначенное для транспортировки судов через гребень плотины Красноярской ГЭС высотой в 100 м.

Строительство судоподъемника велось в составе Красноярского гидроузла с 1963 г.

13 мая 1974 г. начальником управления «КрасноярскГЭСстрой» был подписан приказ об образовании в структуре Управления строительства нового подразделения с таким необычным в то время названием — Управление эксплуатации Красноярского судоподъемника.

Эксплуатировать судоподъемник начали еще в ходе пусконаладочных работ в 1976 г., когда после тринадцатилетнего перерыва вверх по течению Енисея возобновилось судоходство.

20 сентября 1976 г. произошло долгожданное событие: успешно осуществлена перевозка первой единицы флота — теплохода



Фото из Telegram-канала «Гидротехника»

«ГТ-8» Енисейского речного пароходства.

В 1977 г. Красноярский судоподъемник был принят в опытную эксплуатацию, а в 1982 г. — в постоянную эксплуатацию. Всего за годы эксплуатации Красноярским судоподъемником выполнено 8864 полуциклов (движение из бьефа в бьеф), перевезено 7700 судов и 2,5 млн т груза.

Все эти годы Управление обеспечивало надежную, безаварийную работу единственного в Рос-

сии судоподъемника, и сегодня коллектив ведет масштабную реконструкцию сооружения.

Благодаря высокопрофессиональному коллективу Управления, его самоотверженным труженикам, многие из которых посвятили всю свою трудовую жизнь Красноярскому судоподъемнику, сооружение продолжает действовать в штатном режиме, выполняя важнейшие задачи не только для сибирских регионов, но и для всей России!

ПРОФПОДГОТОВКА

И ЗА ПАРТОЙ, И У СТАНКА

ОСК и СПбГМТУ представили программу подготовки кадров «Завод-втуз».

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) и Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ) представили новую систему подготовки кадров. Первые 40 студентов «Программы подготовки инженеров-корабелов ОСК» («Завод-втуз») будут одновременно получать бесплатное высшее образование и трудиться на предприятиях корпорации, сообщили в ОСК.

Планируется, что первая группа студентов, приступит к обучению и работе в сентябре 2024 года.

Презентация программы для абитуриентов состоялась в конгресс-центре Корабелки. В мероприятии приняли участие прорек-

тор СПбГМТУ по образовательной деятельности Ольга Сайченко и представители Северной верфи, Балтийского завода и Адмиралтейских верфей. На данных предприятиях ОСК студенты будут трудоустроены на период обучения.

Система образования «Завод-втуз» дает возможность получить востребованную специальность по направлению «Кораблестроение, океанотехника и системотехника». Программа предусматривает модульное обучение — сочетание теоретических знаний, получаемых в СПбГМТУ, и практических знаний, получаемых на предприятии. При этом обеспечивается официальное трудоустройство

на предприятия оборонно-промышленного комплекса с первого курса и получение заработной платы в период практической подготовки.

Для выпускников школ поступление осуществляется на основании результатов Единого государственного экзамена (ЕГЭ). Для лиц с дипломом о среднем профессиональном образовании — по результатам внутренних вступительных испытаний, которые вуз проводит самостоятельно.

Предприятия корпорации и университет рассматривают организационную модель обучения студентов в соответствии с необходимыми для ОСК компетенциями.

ПАРУСНИК «КРУЗЕНШТЕРН»

ПОПУТНОГО ВЕТРА

Учебный парусник «Крузенштерн» после ремонта отправился в первый за 4 года рейс.

В конце мая учебно-парусное судно «Крузенштерн» вышло в первый рейс навигации 2024 года. Вакватории Балтийского моря без захода в порты судно проведет не менее месяца. На борту парусника пройдут практику 140 курсантов из Балтийской государственной академии рыбопромыслового флота и Калининградского морского рыбопромышленного колледжа.

Подготовка к первому за 4 года рейсу началась в марте 2024 года, после завершения ремонта, связанного с заменой главных двигателей парусника.

Всего в навигацию 2024 года барк «Крузенштерн» выполнит три рейса.

Учебно-парусное судно (УПС) «Крузенштерн» является одним из крупнейших парусников мира. Барк был построен в 1926 году в Бремерхафене. Длина габаритная (с бушпритом) — 114,5 метров, ширина — 14,04 метров, водоизмещение — 5805 тонн, высота мачт — 55 метров над палубой, площадь парусов — от 3400 кв. метров.

«Крузенштерн» — одно из трех учебно-парусных судов Росрыболовства. Порт приписки — Кали-

нинград. Судовладелец — Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота (входит в Калининградский государственный технический университет — подведомственный вуз Росрыболовства).



Стоп-кадр видео из Telegram-канала Росрыболовства

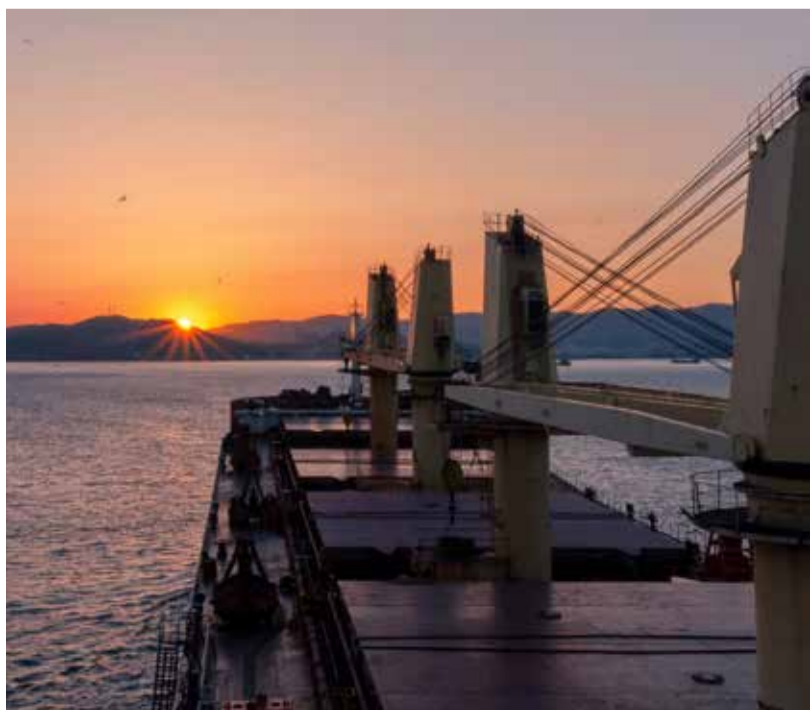


Фото с сайта РС



ПАРУСНИК «МИР»

В РЕЙС ЗА ЗНАНИЯМИ

На паруснике «Мир» началась плавательная практика 2024 года.



В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова началась плавательная практика 2024 года на парусном учебном судне «Мир» Росморпорта.

В рейсе примут участие три руководителя практики и 119

практикантов: 83 курсанта института «Морская академия», среди которых 11 девушек; 12 обучающихся колледжа ГУМРФ; 24 курсанта АМИ имени В. И. Воронина — филиала университета в Архангельске.

Для многих курсантов выход на судне в открытое море станет первым шагом в будущей карьере. За время плавательной практики они изучат устройство судна, освоят основы несения вахты, поучаствуют в работах на палубе и машинном отделении. Каждый примет участие в подготовке парусов, их установке, такелажных работах, обеспечении чистоты и порядка на судне.

На плацу учебного городка вуза состоялись торжественные проводы в рейс. После выноса знамен Российской Федерации, Санкт-Петербурга и университета, исполнения государственного гимна к собравшимся обратился ректор университета, доктор технических наук, профессор Сергей Барышников. С напутственными словами к курсантам также выступили выпускники университета: директор Северо-Западного бассейнового

филиала ФГУП «Росморпорт» Александр Стрельников, капитан Большого порта Санкт-Петербург Александр Волков, которые вспомнили свои первые курсантские впечатления от плавания под парусом.

В прошлом году на парусном учебном судне «Мир» практику прошли три смены учащихся: 317 курсантов ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и его филиала, Арктического морского института имени В. И. Воронина, колледжа ГУМРФ и Волжского государственного университета водного транспорта. В общей сложности практика продлилась 6,5 месяца.



Фото с сайта ГУМРФ

ЛЕТНЯЯ ШКОЛА



Фото с сайта ГУМРФ

ПОЛЮБИТЬ АРКТИКУ!

В июле в «Макаровке» будет работать летняя школа «Молодые кадры Арктики».

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова открывает набор слушателей в международную летнюю школу «Молодые кадры Арктики», которая состоится с 1 по 5 июля 2024 года в Санкт-Петербурге.

Цель проекта — привлечь внимание молодежи к Арктике, к вопросам развития инфраструктуры Северного морского пути и социально-экономического сектора Арктического региона, а также способствовать кадровому обеспечению арктических проектов и подготовке трудовых ресурсов, в том числе для реализации Плана развития Северного морского пути до 2035 г., утвержденного правительством РФ.

Университет Макарова определен учредителем Росморречфлотом как ведущая отраслевая площадка для подготовки кадров по обеспечению инфраструктуры

Северного морского пути и российской Арктики.

Многолетний опыт вуза в арктической теме способствует поиску новых нестандартных подходов и решений социально-экономических задач.

Кроме обучения участникам будет предложено стать на один день матросом, выйти на яхте под парусами в акваторию Финского залива и управлять судном, стоя на капитанском мостике, а также принять участие в спасательной операции на море.

Летняя школа предоставляет возможность познакомиться с морским университетом и Северной столицей России.

Проект реализуется при финансовой поддержке генерального партнера — Транспортной группы FESCO.

Участие в программе и проживание бесплатно.

РС

РС-АУДИТОРИЯ

В Университете Макарова открылась аудитория Российского морского регистра судоходства.



Фотографии предоставлены пресс-службой ГУМРФ

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова открылась брендированная аудитория ФАУ «Российский морской регистр судоходства».

Мероприятие состоялось в рамках девятой научно-практической конференции «Макаровские чтения», посвященной 175-летию со дня рождения флотоводца.

В оформленной в корпоративном стиле РС-аудитории будут обучаться курсанты факультета навигации и связи института «Морская академия» по специальностям «Судовождение» и «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования».

Аудитория оснащена современным компьютерным и мультимедийным оборудованием.

Здесь есть все необходимое для проведения семинаров, научных конференций и симпозиумов, а также открытых тематических лекций представителями Российского морского регистра судоходства.

В открытии нового учебного класса приняли участие ректор университета Сергей Барышников и генеральный директор ФАУ «Российский морской регистр судоходства» Сергей Куликов.

«Сотрудничество между такими крупными организациями, как наши, приносит реальные плоды и дает возможность новым поколениям «макаровцев» развиваться», — отметил в приветственном слове ректор ГУМРФ Сергей Барышников.

Руководитель РС Сергей Куликов в свою очередь подчеркнул, что большое внимание, которое Регистр уделяет сотрудничеству с ГУМРФ, базируется на понимании исключительной важности квалифицированных кадров для отрасли.

«Мы стремимся внести свой вклад в процесс их подготовки, так как именно подготовка кадров является фундаментальной основой для развития безопасного судоходства, внедрения инноваций и успешной реализации высокотехнологичных проектов. Открытие новой аудитории — еще один шаг на этом пути».

За многолетний вклад в развитие сотрудничества между Регистром и вузом генеральный директор ФАУ «Российский морской регистр судоходства» Сергей Куликов был награжден медалью ГУМРФ «За усердие» I степени.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и ФАУ «Российский морской регистр судоходства» связывают годы прочных партнерских отношений. При поддержке Регистра в Университете Макарова реализован ряд проектов, направленных на развитие материально-технической и учебно-методической базы университета.



ОБРАЗОВАНИЕ

КАК УСТРОЕН ДВИГАТЕЛЬ

В ГУМРФ заработал лабораторный комплекс по ремонту и диагностике двигателей внутреннего сгорания.

В результате реновации учебного центра дополнительного профессионального образования инженеров Института ДПО ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ввел в эксплуатацию современный лабораторный комплекс по ремонту и диагностике двигателей внутреннего сгорания, рассказали «Водному транспорту» в вузе.

Цель проекта — организация обучения судовых механиков, специалистов эксплуатирующих и обслуживающих организаций нефтегазового сектора, электрогенерирующих и горнодобывающих компаний на современном уровне в учебном центре ДПО инженеров. Центр проводит повышение квалификации специалистов по эксплуатации, техническому обслуживанию, регулировке, ремонту и диагностике дизельных и газопоршневых двигателей внутреннего сгорания.

Оборудование лабораторного комплекса позволит проводить подготовку курсантов факультета судовой энергетики института

«Морская академия», а также студентов заочного отделения ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова по основным образовательным программам высшего образования на реальном оборудовании с применением современного диагностического инструментария.

Общая площадь введенных в эксплуатацию новых учебных помещений составляет более 200 кв. м. Открыты два класса на 12 и 16 мест и лаборатория.

В классе для проведения лекций и практических работ по анализу причин неисправностей и повреждений собрана большая коллекция дефектных деталей. Второй класс предназначен для проведения теоретических и практических занятий по электронике.

В основной лаборатории установлены натурные двигатели внутреннего сгорания различных поколений и модификаций. Здесь проходят практические занятия по разборке/сборке и дефектации компонентов двигателей.