



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№7 15 ИЮЛЯ 2022

Выходит один раз в месяц

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

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

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



МИЛЛИАРД НА «ГЕНЕРАЛЬНУЮ УБОРКУ»

СТР. 2



МЕНЯТЬ ПОДХОДЫ?

СТР. 3



«ЭКОХОДЪ» ДЛЯ «ВОДОХОДЪ»

СТР. 4



«ВЕЛИКИЙ ВОЛЖСКИЙ ПУТЬ» ПРОДЛИТ КАМА

СТР. 8



НАУКА НАВИГАЦИИ ПО БОЛЬШОЙ ХЕТЕ

СТР. 9



«ЯЛФЕСТ» СОБРАЛ ВСЕХ

СТР. 11



Фото из Telegram-канала ААНИИ

К ВЫСОКИМ ШИРОТАМ!

На ЛСП «Северный полюс» протестировали посадку вертолета Ми-8.

«Адмиралтейские верфи» завершили контрольный этап заводских ходовых испытаний ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс». Производственное мероприятие прошло в акватории Финского залива с 30 июня по 6 июля. Специалисты предприятия произвели наладку авторулевого и научного оборудования судна. Кроме того, участники сдаточной команды выполнили комплекс работ по посадке и приему вертолета Ми-8, проверке работоспособности

светотехнических огней вертолетной площадки и радиосвязи с вертолетом.

ЛСП «Северный полюс» пополнит состав научно-экспе-

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

диционного флота Арктического и Антарктического научно-исследовательского института и выйдет в первый научный поход в высокие широты.

Напомним, ЛСП «Северный полюс» обладает функционалом научно-исследовательского

центра и предназначена для круглогодичных экспедиций в высоких широтах Северного Ледовитого океана. Судно призвано проводить геологические, акустические, геофизические и океанографические исследования; способно проходить во льдах без привлечения ледокола, а также принимать на борту тяжелые вертолеты типа Ми-8 АМТ (Ми-17).

ЛСП обеспечит комфортные и безопасные условия работы и проживания экипажа и научного персонала на полярной станции при температуре до -50° и влажности 85%.

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ — НОВЫЕ ЗАДАЧИ

Результаты и среднесрочные перспективы работы водного транспорта обсудили на Коллегии Росморречфлота.

В Федеральном агентстве морского и речного транспорта состоялось расширенное совместное заседание Коллегии и Общественного совета при Росморречфлоте. В мероприятии, прошедшем под председательством руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Андрея Лаврищева, приняли участие заместитель начальника Управления Администрации президента РФ по обеспечению деятельности Госсовета Александр Юрчик, заместитель министра транспорта

РФ Александр Пошивай, депутат, заместитель председателя Комитета ГД по транспорту и строительству Виктор Дерябкин, депутат, председатель Комитета ГД по вопросам собственности, земельным и имущественным отношениям Сергей Гаврилов, руководители отраслевых компаний и ассоциаций, эксперты и общественные деятели.

Выступившие с приветственным словом заместитель начальника Управления Администрации президента РФ Александр Юрчик, заместитель министра транспорта

РФ Александр Пошивай и депутат Госдумы Виктор Дерябкин акцентировали внимание на новых задачах, поставленных перед водным транспортом страны в условиях экономической войны, объявленной коллективным Западом.

В своем докладе «Об итогах работы морского и внутреннего водного транспорта в 2021 году, первого полугодия 2022 года и задачах на среднесрочную перспективу» заместитель руководителя Росморречфлота Захарий Джигоев рассказал о положении дел в отрасли. Охарактери-

зовав ситуацию, складывающуюся в первом полугодии, он отметил, что, несмотря на то, что санкционные меры, введенные против России в марте, обострили вызовы и сформировали новые проблемы в области морской логистики, отрасль уже начинает адаптироваться к ним, а объем перевалки в морских портах России в первом полугодии сохранился на уровне показателей аналогичного периода 2021 года и, по прогнозам, составит около 412 млн тонн.

Окончание на стр. 2

В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ



Фото с сайта правительства Магаданской области

МИЛЛИАРД
НА «ГЕНЕРАЛЬНУЮ УБОРКУ»

Правительство утвердило правила софинансирования работ по подъему затонувших судов на Дальнем Востоке.

До конца 2024 года в Дальневосточном федеральном округе планируется поднять 213 затонувших судов. Правила предоставления субсидий на эти цели утвердил председатель Правительства РФ Михаил Мишустин, сообщает на сайте Правительства.

Федеральное финансирование будет выделяться в рамках нового федерального проекта «Генеральная уборка», который недавно был включен в государственную программу «Охрана окружающей среды». Господдержка позволит регионам возместить часть затрат по расчистке акваторий. Для получения субсидий регионы должны направить заявку в Росморречфлот.

Работа по расчистке акваторий от затонувших судов началась в 2020 году. Для решения этого вопроса правительством была разработана «дорожная карта» по подъему затонувших судов на

Дальнем Востоке и подготовлен пакет законопроектов, определяющих порядок и сроки их удаления. Правительство также предложило ввести административную ответственность для собственников за умышленное затопление судна и за отказ провести работы по его удалению.

В качестве пилотного региона по подъему судов выступила Магаданская область. Из бухты Нагаева уже удалено четыре судна.

Новое постановление поможет дальневосточным регионам вплотную заняться расчисткой бухт от затонувших кораблей и снизить нагрузку на окружающую среду. На эти цели до конца 2024 года планируется направить около 1 млрд рублей.

Михаил Мишустин поручил вице-премьеру Виктории Абрамченко держать эту работу на контроле и доложить по итогам сезона о конкретных результатах.

СЕВМОРПУТЬ

ТОННЫ
В РУБЛИ

Северморпуть даст экономике России до 2035 года 35 триллионов рублей.

Вклад Северного морского пути в экономику России до 2035 года составит 35 трлн руб. во внутренний валовой продукт страны. Об этом в ходе форума «Судоостроение в Арктике» в Архангельске сообщил заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Анатолий Бобраков.

«Когда мы говорим о Северном пути, мы говорим о тоннах. Мы подсчитали, сколько это в деньгах. Что это даст СМП для экономики России и экономики арктических регионов. До 2035 года — это 35 трлн руб. — прирост ВВП, 13,5 трлн руб. — доходы федерального бюджета и транспортировка ежегодно не менее 100 наименований товаров на сумму не менее \$100 млрд», — сказал Анатолий Бобраков.

УПОЛНОМОЧЕН
ГОСУДАРСТВОМ

Росатом приступил к выдаче разрешений на проход по Северморпути.

Госкорпорация «Росатом» выдала пять первых разрешений на проход по Северному морскому пути в летне-осеннюю навигацию 2022 года. «Для нас это историческое событие, т.к. это первые разрешения, выданные после внесения изменений в законодательство. Сейчас на рассмотрении находится около 100 обращений от судовладельцев на выдачу разрешений», — отметил заместитель директора Дирекции СМП Госкорпорации «Росатом» Максим Кулинко.

В настоящее время выдачу разрешений на проход по СМП обеспечивает Дирекция Северного морского пути Госкорпорации «Росатом». Это временная мера до образования ФГБУ «Главное управление Северного морского пути», которое в последующем будет осуществлять

функции по управлению судоходством в акватории СМП. К необходимости поправок в законодательство пришли после инвестиционных проектов, снабжения городов и поселков.

В соответствии с законодательством Госкорпорация «Росатом» теперь наделена полномочиями осуществлять централизованное управление СМП, включающим в себя, в том числе, организацию мониторинга движения судов и использование судов ледокольного флота.

Напомним, полномочия Росатома по организации судоходства на Северморпути были определены двумя федеральными законами — «О внесении изменений в статью 51 Кодекса торгового мореплавания» и «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»».

НОВЫЕ ВЫЗОВЫ — НОВЫЕ ЗАДАЧИ

Начало на стр. 1

Сокращение по некоторым грузам объемов перевалки (контейнерных грузов (-17,2%) угля (-6,8%), зерна (-9,8%), было практически компенсировано увеличением объема перевалки нефти (+14,5%) за счет налаживания схем экспорта российской нефти.

Полученные данные, отметил докладчик, позволяют прогнозировать годовой объем перевалки на уровне прошлого года — порядка 830–840 млн тонн (2021 — 835,5 млн тонн, 2019 — 840,3 млн тонн).

Достижение производственных показателей неразрывно связано с состоянием портовых мощностей. В настоящее время морские порты располагают мощностями 1 245 млн тонн.

Инвестиционные проекты в 2021 году в морских портах Усть-Луга, Новороссийск, Темрюк обеспечили прирост мощностей в 19 млн тонн (19,1 млн тонн).

В этом году планируется получить прирост мощности морских портов России в объеме 65 млн тонн (65,19) за счет реализации инвестиционных проектов Комплексного плана в морских портах Балтийского, Азово-Черноморского, Дальневосточного бассейнов (Мурманск, Высок, Усть-Луга, Темрюк, Тамань, Владивосток, Петропавловск-Камчатский).

В Южном направлении Росморречфлот рассчитывает на развитие МТК «Север — Юг». В рамках разрабатываемого комплекса мер по развитию транзитного потенциала МТК планируется осуществить улучшение параметров Волго-Каспийского морского судоходного канала. В морском порту Оля в рамках создания портовой особой экономической зоны «Лотос» осуществляется реализация проекта по строительству порто-

вого логистического комплекса «Каспий», предназначенного для перевалки широкой номенклатуры грузов в контейнерах, генеральных и наливных пищевых грузов, а также зерна.

В отчетном году подведомственными организациями Росморречфлота построено/приобретено 7 судов обеспечивающего флота. Начато строительство 14 аварийно-спасательных и буксирно-спасательных судов ледового класса различной мощности. В рамках обновления обслуживающего флота на внутренних водных путях продолжается строительство 49 речных судов, сообщил Захарий Джиоев.

Он также подчеркнул, что по итогам 1 полугодия 2022 года работа флота на внутренних водных путях показывает положительную динамику. За 6 месяцев работы объем перевозок грузов расчетно превысит 38 млн тонн (+1,9% к аналогичному периоду 2021 г.).

Предложения отраслевого сообщества по созданию условий для

преодоления негативных эффектов санкционной войны изложил в докладе президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

Председатель Общественного совета при Росморречфлоте, председатель Совета организации морского и речного флота Юрий Михайлов сделал доклад об итогах работы Общественного совета, выразив готовность от имени ветеранов «подставить плечо» стране и отрасли в трудное время.

С докладом «О подготовке специалистов по программам среднего профессионального образования в области морского и внутреннего водного транспорта» выступил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

Ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников осветил деятельность и планы возглавляемого им Федерального учебного-методического объединения в системе среднего профессионального и высшего образования по отраслевым направлениям подготовки.



Фото с сайта Росморречфлота

ПОДПИСКА

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



Журнал «Гидротехника»

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

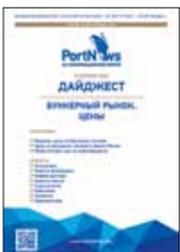
- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6000
- Годовая подписка на печатную и электронную версию журнала (4 номера) — 8000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4000



Журнал «ПортНьюс»

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

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



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»

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

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

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

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ
В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:

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



ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

ЛОКАЛИЗОВАТЬ
ПРОИЗВОДСТВО

Программа развития дизелестроения для флота полностью обеспечит потребности в двигателях — Михаил Мишустин.

Программа развития дизелестроения для оснащения морского и речного флота энергетическими установками обеспечит внутренние потребности в низко- и высокооборотных двигателях полностью. Об этом в ходе пленарной сессии на выставке «Иннопром» заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

«У нас должно быть сильное кораблестроение. Для этого на наших верфях предстоит провести глубокую локализацию производства по всем типам судов: от атомных ледоколов, газозовов, танкеров и контейнеровозов до небольших речных трамвайчиков. Эта же задача относится и к судоремонту. Отмечу, что разработана программа развития собственного дизелестроения для оснащения морского и речного флота энергетическими установками. Ее реализация позволит обеспечить все внутренние потребности в низко- и высокооборотных двигателях», — заявил он.

Ранее в эфире телеканала «Россия 24» вице-премьер Юрий Борисов сообщал, что «Трансмашхолдинг» и «Синара» могут разработать отечественный двигатель для больших судов.

ВСЕ И СЕЙЧАС

Импортозамещение судового комплектующего оборудования необходимо провести в кратчайшие сроки — Виктор Евтухов.

Импортозамещение необходимо провести в кратчайшие сроки. Об этом на сессии «Северный морской путь: международный транспортный коридор», состоявшейся в рамках ПМЭФ, заявил статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации Виктор Евтухов. По его словам, перед Минпромторгом и отраслью в целом стоит задача в кратчайшие сроки произвести импортозамещение и «не идти мягко, как мы полагали, по 719-му постановлению и потихонечку добирать баллы».

«Ситуация резко изменилась — заменить нужно практически все и сейчас. Именно поэтому и с компанией «Трансмашхолдинг» сегодня составлена программа развития дизельного двигателестроения в стране. Да, она капиталоемкая, но деньги они просят не просто так. Они просят деньги из Фонда развития промышленности под низкие проценты. Если мы это не сделаем, у нас не будет мощных дизельных двигателей. Нам без них не обойтись», — сказал Виктор Евтухов.

СОГЛАСОВАТЬ КОНТЕКСТ

Требования производства двигателей для различных отраслей промышленности должны быть синхронизированы — «Трансмашхолдинг».

Требования производства двигателей для различных отраслей промышленности — атомной энергетики, судостроения и железнодорожного транспорта — должны быть синхронизированы в условиях дефицита ресурса и конкуренции в глобальной экономике. Такое мнение в ходе ПМЭФ на сессии «Мировой океан и глобальные трансформации — какой флот нужен России и миру» высказал генеральный директор АО «Трансмашхолдинг» Кирилл Липа.

«Мы конкурируем в условиях глобальной экономики с очень большими корпорациями. Конкурировать с ними в условиях такого разнообразия технических решений и дефицита финансовых ресурсов крайне сложно, это

труднорешаемая задача. В условиях концентрации ресурса, который, безусловно, произойдет — жизнь этого потребует и заставит, — эта задача решаемая», — полагает он.

По его словам, Минпромторгу необходимо определить научно-техническое развитие, синхронизированное между различными отраслями экономики и промышленности — в атомной энергетике,

судостроении, железнодорожном транспорте.

«Везде используются двигатели, они разные. Выстраивать промышленность в условиях дефицита ресурсов и полного разнообразия требований — глупая задача, неправильно поставленная. Хотелось бы, чтобы научно-техническое развитие шло в согласованном контексте между различными отраслями», — заявил он.



Фото «Водного транспорта»

СУДОРЕМОНТ

ЛУЧШАЯ СТАВКА — НУЛЕВАЯ

Минпромторг ведет дискуссию с Минфином о введении нулевой ставки НДС для судоремонта — Борис Кабаков.

Министерство промышленности и торговли продолжает диалог с Министерством финансов РФ об установлении ставки НДС 0% в отношении работ по ремонту гражданских судов. Об этом в ходе семинара по судостроению и судоремонту в Арктике в рамках Петербургского международного экономического форума заявил директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга Борис Кабаков.

«Мы сейчас очень активно с Минфином работаем. Мы уверены, что найдем общий язык с коллегами, и эту норму (нулевую ставку НДС. — Прим. ред.) примем. До 2004

года эта норма существовала, и у нас судоремонт тогда рос достаточно значительными темпами. Мы объясняем коллегам, что выпадающие доходы от принятия такой меры будут нивелированы косвенными налогами, которые появятся при увеличении объема судоремонта», — заявил Борис Кабаков.

Напомним, в марте Минпромторг направил обращение премьер-министру Михаилу Мишустину с просьбой о поддержке гражданского судоремонта в условиях введения санкций путем установления ставки НДС 0% в отношении работ по ремонту гражданских судов, сообщили «Водному транспорту» в ведомстве. Соответствующие изменения

могут быть внесены в Налоговый кодекс РФ.

Предложения о нулевой ставке НДС обсуждаются с 2019 года. Опрошенные «Водным транспортом» участники рынка едины во мнении, что именно сейчас отмена НДС на ремонтные работы для отечественного флота на российских верфях станет значимой мерой государственной поддержки сразу для нескольких отраслей: торгового и пассажирского судоходства, промышленного рыболовства, судостроения и судоремонта, а также значительного числа смежных производственных сфер — металлургии, двигателестроения, лакокрасочных покрытий, электроники.

СЕРТИФИКАЦИЯ

МЕНЯТЬ ПОДХОДЫ?

Система сертификации продукции для судостроения нуждается в совершенствовании — участники рынка.

Для доступа отечественной промышленной продукции в судостроение необходимо изменить подходы к сертификации. Такое общее мнение участников сессии «Импортозамещение в российском судостроении», состоявшейся в рамках форума в Архангельске «Судостроение в Арктике», высказал руководитель судостроительного кластера Нижегородской области, генеральный директор ООО «Судостроение Судоремонт» Максим Сунозов.

«Проблема с сертификацией Речного Регистра (Российский Речной Регистр. — Прим. ред.) характерна для многих судостроительных компаний, которые создают речной флот. Для промышленных компаний, оборудование которых может быть использовано на судах, сертификация своих изделий — это большие затраты и временные потери, — признал Максим Сунозов. — Предлагается откорректировать действующие программы сертификации в обоих регистрах — РС и РРР. Как это все использовать, чтобы облегчить и финансовую нагрузку промышленных предприятий и, в том числе, судовладельцев, и быстрее производить суда».

Как отметила директор по экономике и финансам АО «НИПТБ «Онега» Елена Новикова, «поставщиков отечественного оборудования для речных судов могло бы быть гораздо больше. Однако их очень сильно ограничивает необходимость получения сертификата Речного Регистра. Причем его необходимо не только получить, но и в дальнейшем ежегодно продлевать и проходить сертификацию, что затратно».

По ее информации, в действующих условиях серийный объем общепромышленного оборудования пассажирское речное судостроение пока себе позволить не может. «Если для речного судостроения объем в 10 судов — это достаточно хорошая партия, то для поставщиков общепромышленного оборудования это практически розничный уровень. Речной регистр требует особого подхода и применения особых материалов и технологий. Некоторые производители были готовы вносить изменения в свою серийную продукцию и выпустить единичное изделие в соответствии с требованиями регистра. Но тогда мы не укладываемся в экономику проекта. Так как это будет доста-

точно дорогая поставка», — заключила Елена Новикова.

В качестве примера она рассказала о том, как при реализации проекта 03850 «Соталия» проектировщик производил выбор дизель-генератора для пассажирского судна. По ее словам, из пула поставщиков такого оборудования одно отечественное предприятие согласилось разработать для проекта дизель-генератор необходимых размеров и технических требований. Но в итоге он оказался в 4 раза дороже импортного. Как следствие, выбор был сделан в пользу оборудования иностранного производителя.

Есть проблема и с сертификацией промышленной продукции, проводимой в рамках постановления № 719 (постановление правительства «О подтверждении производства промышленной продукции на территории РФ», устанавливающее механизм подтверждения производственной промышленной продукции на территории РФ путем перехода на балльную систему оценки критериев локализации. — Прим. ред.).

Как, в свою очередь, заметил первый заместитель генерального директора АО «Армалит» Евгений Коптяев, этот документ не стимулирует промышленного производителя к участию в программе импортозамещения из-за высоких издержек на получение сертификата СТ1. «По нашему опыту сертификат стоил 64 тыс рублей. Принимая во внимание, что есть 20 тыс наименований арматуры, разработанной и изготавливаемой нашим предприятием, то, соответственно, эта цифра превращается в 1,5 млрд рублей. Эту сумму я должен потратить на то, чтобы получить сертификаты и иметь возможность вовремя отдать арматуру с сертификатами, что позволит судостроителям набрать какое-то количество баллов в соответствии с 719-м постановлением. Мне кажется, это утопия. Есть возможность эти 20 тыс. объединить в номенклатурные группы. В этом случае затраты уменьшаются, но четких требований по отнесению того или иного изделия к той или иной группе нет. Когда мы пошли по пути получения сертификата СТ1 путем подачи документов на группу, мы затратили на это 9 месяцев» — поделился опытом Евгений Коптяев.



Фото с сайта АО «Армалит»

КОМПЕТЕНТНО

ВЕРФИ: ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН

Встроительство гражданских судов в России планируется до 2035 года инвестировать более 5,5 трлн рублей.

Российские верфи получили заказы на строительство свыше тысячи гражданских судов на период до 2035 года, заявил в интервью телеканалу «Россия 24» статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли РФ Виктор Евтухов.

«У нас есть перспективный план потребности в гражданских судах со стороны наших отечественных заказчиков. Эта потребность зафиксирована в так называемом сводном плане на период до 2035 года, и в этот план мы заносим все заявленные и судовладель-

цами, и крупными компаниями-инвесторами, и операторами намерения построить флот. Вот у нас до 2035 года заказов более чем на тысячу судов с общим объемом инвестиций более 5,5 трлн рублей», — рассказал Виктор Евтухов.

Он также добавил, что план будет корректироваться с учетом текущей ситуации, данная работа ведется постоянно: «Но хочу подчеркнуть, что в целом технологическая оснащенность и вообще готовность наших верфей к выполнению заказов можно оценить как очень и очень высокую».

ПОМОЧЬ «ЧАСТНИКУ» В МОДЕРНИЗАЦИИ

Минпромторг России выработает механизмы поддержки частных предприятий для модернизации судоремонтных мощностей.

Минпромторг России ведет работу над программой по выработке механизмов поддержки частных предприятий для модернизации судоремонтных мощностей. Об этом в ходе форума «Судостроение в Арктике» в Архангельске сообщил директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Министерства промышленности и торговли РФ Борис Кабаков.

«Предприятия, которые входят в ОСК, будут охвачены средствами для модернизации, но у нас большое количество и частных предприятий. Для них должна быть отдельная программа. Мы сейчас

с ними работаем, чтобы понять, какой объем средств необходим для модернизации этих предприятий» — сказал Борис Кабаков.

Говоря о возможных вариантах поддержки, он отметил, что можно, в частности, привлекать для модернизации судоремонтных мощностей коммерческие средства и субсидировать потом процентную ставку по 383-му постановлению.

Возможен и другой вариант: «ГТЛК построить уже на себя, без поиска заказчика доки различной грузоподъемности для последующей их передачи или в лизинг, или в аренду судоремонтным предприятиям», — пояснил Борис Кабаков.

ДОКОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ — ЛЬГОТНЫЙ ЛИЗИНГ

Предприятиям надо дать возможность льготного финансирования на приобретение доковых мощностей — Александр Цыбульский.

Программу льготного лизинга целесообразно расширить, в том числе и на приобретение доковой инфраструктуры. Об этом в ходе форума «Судостроение в Арктике» в Архангельске сообщил губернатор Архангельской области Александр Цыбульский.

«Нужно дополнительно рассмотреть на правительственной комиссии возможность расширения программы льготного лизинга, в том числе на приобретение доковой инфраструктуры. Понятно, что возможностей ОСК, Минпромторга и федерального бюджета не хватит на все растущие запросы, которые сегодня появляются, но, тем не менее, даже частным предприятиям надо дать возможность льготного финансирования на приобретение доковых мощностей», — сказал

Александр Цыбульский. — Это может быть либо через механизмы концессии, либо механизмы льготного лизинга, либо механизм компенсации процентной ставки на банковские займы. В этом направлении надо точно двигаться, в противном случае через два года мы столкнемся с проблемой судоремонта».

По его словам, уже сейчас есть серьезный дефицит судоремонтных мощностей. В качестве примера губернатор озвучил архангельскую статистику. «Если полтора года назад запись на обслуживание и ремонт производилась примерно на 3–4 месяца вперед, то к началу 2022 года — уже на 7–8 месяцев вперед. Сейчас наши предприятия принимают заказы на ремонт на вторую половину 2024 года», — отметил Александр Цыбульский.

ПАРОМ

ДЛЯ ЛИНИИ СТРАТЕГИЧЕСКОЙ ВАЖНОСТИ

Паром «Генерал Черняховский» завершил ходовые испытания.

Успешно завершены ходовые испытания «зеленого» двухтопливного автомобильно-железнодорожного парома «Генерал Черняховский» проекта CNF19M для стратегически важной для страны в условиях запрета транзита через Литву некоторых грузов в Калининградскую область паромной линии Усть-Луга — Балтийск.

Паром строится по заказу ФГУП «Росморпорт» в рамках государственной программы «Социально-экономическое развитие Калининградской области». Судно предназначено для перевозки железнодорожных составов с шириной колеи российского стандарта и других накатных грузов.

Постановка на линию парома «Генерал Черняховский» ожидается осенью текущего года.

Ввод нового судна позволит повысить транспортную безопасность Калининградской области и обеспечить перевозку грузов, необходимых для внутреннего потребления.

Проект CNF19M соответствует всем современным нормам по обеспечению экологической безопасности. Двигатели работают на сжиженном природном газе или дизельном топливе с низким содержанием серы.

В марте 2022 года при участии президента Российской Федерации Владимира Путина на линии Усть-Луга — Балтийск запущен паром того же проекта с аналогичными техническими характеристиками «Маршал Рокоссовский».

Паром «Генерал Черняховский» заложен на Невском ССЗ 23 апреля 2019 года. Спущен на воду 22 мая 2021 года.

Проект CNF19M разработан «Морским Инженерным Бюро — Дизайн СПб». Железнодорожный 200-метровый паром имеет ледовый класс Arc4. Заказчиком и оператором судна выступает ФГУП «Росморпорт».



Фото с сайта Росморпорта

ЭЛЕКТРОКАТАМАРАН

«ЭКОХОДЪ» ДЛЯ «ВОДОХОДЪ»

Электросудно нового поколения катамаран «ЭкоходЪ» спущено на воду на верфи «Эмперимум».

На верфи судостроительной компании «Эмперимум» в Ленинградской области спущен на воду новый электрический катамаран Ecoscruiser. Электросудно нового поколения получило название «ЭкоходЪ». Пассажирский катамаран на электродвижении торговой марки Ecoscruiser построен по заказу АО «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» (дочерняя компания «ВодоходЪ»).

Электросудно нового поколения стало первым прогулочным теплоходом из серии экофлота компании «ВодоходЪ». До конца июля 2022 года планируется завершить ходовые испытания.

Ecoscruiser — первый в России серийный проект судов на электродвижении с инновационными и экологичными для отрасли решениями. «ЭкоходЪ» успешно сочетает передовые технологии:

современные электрические двигатели, оптимизированные обводы корпуса, эффективную силовую установку, энергоемкую систему аккумуляторов и «умную» электронику.

Форма поплавков катамарана делает судно более устойчивым к качке и оптимизирует расход энергии на ходу.

Система управления Ecoscruiser оснащена современной электроникой, которая позволяет собирать данные с судовых систем, маршрутную информацию, сведения о загруженности в единое цифровое пространство управления флотом и перевозками в режиме онлайн.

«ЭкоходЪ» разработан с заботой об окружающей среде: отсутствует шум двигателей; нет необходимости использовать горючесмазочные материалы на борту и на причалах, что исключает разли-

ГСМ в акваторию водоема при транспортировке нефтепродуктов для заправки судна; минимальный уровень тепловых выбросов в атмосферу от двигателей. Катамаран не является скоростным судном и развивает скорость до 30 км/ч, что позволяет пассажирам расположиться за столиками. Длина катамарана составляет 31 метр, ширина — 10,3 метра.

В отличие от дизельных аналогов экономичный «ЭкоходЪ» создает при движении гораздо меньше шума и вибраций, отсутствует запах переработанного топлива, что обеспечивает для пассажиров комфортное путешествие. Катамаран обеспечивает для пассажиров комфорт, а также сохраняет баланс речной экосистемы.

Расчетная автономность плавания «ЭкоходЪ» в экономичном режиме работы аккумуляторных батарей достигает 24 часов, при максимальной скорости — не менее 2,5 часов.

Двухпалубный катамаран «ЭкоходЪ» рассчитан на 130 пассажиров. На главной палубе расположен основной салон на 114 посадочных мест. В носовой части находится салон повышенной комфортности на 16 мест.

Пассажирский катамаран на электродвижении «ЭкоходЪ» положит начало созданию новой системы комфортных пассажирских перевозок без вреда для экологии.



Фото пресс-службы «ВодоходЪ»



ЭКСПЕДИЦИОННОЕ

ПОД ФЛАГОМ РГО

Экспедиционное судно «Сибирский исследователь» проходит ходовые испытания.

Представители Русского географического общества начали пусконаладочные работы и ходовые испытания нового экспедиционного судна «Сибирский исследователь», построенного на верфи в Саратове. Предполагается, что в течение 2022 года оно совершит тестовый поход вниз по Енисею до Дудинки и обратно.

18-метровое стальное судно класса река-море возводилось в течение пяти лет, оно будет использовано для эффективного проведения ряда долгосрочных научно-исследовательских экспедиций под флагом Русского географического общества.

«Предполагается, что с его помощью с 2023 года под флагом РГО будут реализовываться проекты по комплексному обследованию арктической территории Красноярского края в части систематизации научных знаний, исследования акватории Енисея и его притоков, а также береговой линии Карского моря и моря Лаптевых — с целью выявления и сохранения памятников культуры и этнографического наследия, а также проведения экологического

мониторинга территории», — отмечает председатель Красноярского краевого отделения РГО Игорь Спириденко.

«Сибирский исследователь» оснащен высококачественным научным оборудованием и современными системами навигации и связи. Он позволит выполнять как непосредственно научные работы на воде, так и проводить экспедиционные и обучающие мероприятия на суше. Использование судна позволит существенно

сократить расходы экспедиций на вертолетные работы, а запускаемые с его борта современные беспилотные аппараты — значительно расширить возможности наблюдений.

Кроме того, «Сибирский исследователь» будет использоваться, в том числе, для разработки новых маршрутов и развития водного туризма на территории Красноярского края, а также для популяризации деятельности Русского географического общества.



Фото Красноярского отделения РГО

ПАССАЖИРСКОЕ

ДЛЯ АРХАНГЕЛЬСКА И ОНЕГИ

Главное пассажирское судно проекта РЕГК.126 с ледовым усилением заложили на СЗ «Красная Кузница».

Главное пассажирское судно для Архангельской области заложено на судостроительном заводе «Красная Кузница», передал корреспондент «Водного транспорта» с церемонии закладки. Судно проекта РЕГК.126 с ледовым усилением предназначено для обеспечения транспортной доступности жителей островных территорий Архангельска и Онеги.

«Были выделены льготные деньги на строительство этих судов в лизинг, и нет сомнения, что заказ будет выполнен в срок», — сказал в ходе церемонии директор Департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Борис Кабаков.

Строительство ведется по заказу АО «Машпромлизинг» и ГБУ

АО «Региональная транспортная служба».

Всего планируется построить четыре судна.

Проект разработан специалистами Северного филиала Российского Речного Регистра с учетом современных требований комфорта и безопасности, а также климатических особенностей региона. Класс Российского Речного Регистра «Р1,2(лед50)» и «М-ПР3,0(лед50)», пассажироместность, соответственно, — 100 и 65 человек.

Решение о строительстве четырех судов ледового класса было принято по итогам визита в Архангельскую область министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова. Средства выделяются в рамках государственной

программы «Развитие транспортной системы». Эксплуатацией новых судов будет заниматься ГБУ Архангельской области «Региональная транспортная служба».

Планируемый срок завершения строительства: два судна — осенью 2023 года, оставшиеся два судна — осенью 2024 года.



Фото «Водного транспорта»

В КРУИЗ ПО ПРИГОРОДАМ

Два круизных судна заложили на СК «Р-Флот».

На судостроительном комплексе «Р-Флот» прошла торжественная церемония закладки двух малых пассажирских круизных судов. Заказчиком строительства выступило акционерное общество «Государственная транспортная лизинговая компания».

Назначение МПКС — обслуживание местных и пригородных линий внутренних водных путей и прибрежных районов.

Малое пассажирское круизное судно представляет собой одно-

корпусное закрытое судно с двухъярусной надстройкой, носовым расположением рулевой рубки и кормовым машинным отделением.

Для комфортабельного пребывания пассажиров на борту на судне предусмотрены два пассажирских салона и открытая площадка, салон оборудован современными мягкими креслами, мультимедийным оборудованием, на главной палубе в носовой части располагается бар. Судно предназначено также для перевозки лиц

с ограниченной способностью к передвижению. Для схода на необорудованный берег на судне предусмотрен носовой механизированный трап — аппарат.

Главные размерения теплохода: длина габаритная — 31,95 м, ширина габаритная — 8,14 м, осадка по КВЛ около — 1,4 м, мощность двух главных двигателей составляет по 225 квт, пассажироместность теплохода — 240 чел., экипаж — 3 человека, обслуживающий персонал — 3 человека.

ТЕХФЛОТ



Фото предоставлено ГТЛК

«ЛЕКАРЬ» ДЛЯ ВОДНЫХ АРТЕРИЙ

Первый в серии из четырех самоходных земснарядов проекта 93.159 спущен на воду на судзаводе «Лотос».

На судостроительном заводе «Лотос» в Астраханской области состоялась торжественная церемония спуска на воду первого в серии из четырех самоходных земснарядов проекта 93.159, построенного по заказу ГТЛК. Участие в мероприятии принял генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих.

«Строительство новейших земснарядов — это наш совместный вклад в развитие транспортной системы, бесперебойную работу водного транспорта и эффективное использование водных артерий страны. Мы высоко ценим компетенции астраханских предприятий, в том числе судостроительного завода «Лотос», и видим возможности по дополнительной загрузке верфей. Прежде всего, это касается строительства критически важного для отрасли технического флота — плавучих кранов и доков. Уверен, впереди нас ждет долгое и плодотворное сотрудни-

чество. Всем спасибо и успехов в работе!» — поздравил присутствующих руководитель ГТЛК.

Как сообщалось ранее, в середине декабря 2021 года АО «ГТЛК» выбрало исполнителя контракта по строительству земснаряда проекта 93.159. Победителем конкурса стало АО «ССЗ «Лотос», которое выполнит работы за 2,39 млрд руб. Сроки передачи судов — сентябрь 2024 года.

На производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения строятся четыре земснаряда проектов 93.159 и 93.159.1. Работы выполняются в рамках контракта с АО «ГТЛК».

Основные характеристики судна: длина корпуса — 50,00 м; ширина корпуса — 11,88 м; высота борта — 2,97 м; осадка средняя с полным запасом топлива — 1,30 м; глубина выработки грунта максимальная — 10 м; глубина выработки грунта минимальная — 2,0 м; производительность земснаряда — 900 м³/час.

ВЫДАСТ ГРУНТ В ШАЛАНДЫ

Несамоходный землесос проекта 4395 заложен на Хабаровском судостроительном заводе.

На Хабаровском судостроительном заводе состоялась торжественная церемония закладки дноуглубительного несамоходного землесоса проекта 4395 класса Российского Речного Регистра «Х О 2,0 (лед 10) А».

Договор на строительство был заключен между АО «ХСЗ» и Судоремонтно-судостроительной корпорацией (ССК).

Судно производительностью по грунту 700 куб. м/час со сменным комплектом разрыхлительных

устройств предназначено для разработки шаландно-рефулерным способом песчаных, илистых и песчано-гравийных грунтов, дноуглубления на акваториях и судоходных путях, намыва дамб, с возможностью выдачи грунта в шаланды.

Основные характеристики судна: габаритная длина — 66,66 м; габаритная ширина — 10,89 м; осадка в рабочем положении с полной загрузкой — 1,3 м; глубина разработки — до 10 м; экипаж — 28 человек, автономность — 20 суток.



Фото с сайта ХСЗ

ИНВЕСТИПРОЕКТ

ОТ МАШИНОСТРОЕНИЯ
ДО ЛОГИСТИКИ

Центр серийного машиностроения и логистики Группы ОСК создадут в Санкт-Петербурге.

Объединенная судостроительная корпорация в рамках Петербургского международного экономического форума, подписала соглашение с правительством Санкт-Петербурга о сотрудничестве в реализации инвестиционного проекта «Создание Центра серийного машиностроения и логистики Группы ОСК в Северо-Западном регионе».

Целью проекта является создание нового технологически независимого инновационного производства судостроительного оборудования и внедрение современных средств логистики. Центр будет обеспечивать отечественными комплектующими производственные мощности ОСК на Северо-Западе России и создаст условия повышения рентабельности производства.

Срок реализации проекта — 10 лет, планируемый объем инвестиций — не менее 20 млрд руб. В Центре серийного машиностроения и логистики будет создано более 1500 новых рабочих мест, в том числе порядка 500 высокопроизводительных рабочих мест. Санкт-Петербург будет оказывать содействие проекту, создавать благоприятные экономические, правовые и организационные условия для его реализации.



Фото пресс-службы ОСК

АО «Проектно-изыскательский институт «Ленгипроречтранс»
Основан 5 августа 1931 года

91 год



Институт в течение многих лет выполняет проектные и изыскательские работы для строительства различных объектов водного транспорта для широкого спектра ведомств и коммерческих организаций на всей территории России и во всех водных бассейнах.

ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

- комплексное проектирование водных путей, мероприятий по регулированию русловых процессов, портов, яхт-клубов и гидротехнических сооружений, подводных переходов, карьеров по добыче песков и гравия;
- комплексные инженерные изыскания инженерно-геодезические, инженерно-геологические, инженерно-гидрометеорологические, инженерно-экологические, грунтовых строительных материалов;
- разработка технико-экономических обоснований инвестиционных проектов;
- проведение аналитических исследований, динамики и прогноза состояния грузовых и пассажирских перевозок;
- разработка оптимальных транспортных схем и экономические исследования;
- геологоразведочные работы;
- научно-исследовательские работы;
- комплексный инжиниринг проектов, от стадии ТЭО до ввода объекта в эксплуатацию.



АО «Проектно-изыскательский институт
«Ленгипроречтранс»

Санкт-Петербург, ул. Ивана Черных, д. 29, литер А
Тел. (812) 400-07-04
E-mail: lgjprt@lengiprorechtrans.ru
www.lengiprorechtrans.ru

МАРШРУТЫ

НА КОТЛИН В КРОНШТАДТ

Минпромторг, «Остров фортов» и «Нева Тревел» подписали соглашение по развитию водного маршрута в Кронштадт.

Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу и генеральный директор ООО «Нева Тревел» Юрий Набатов в рамках ПМЭФ-2022 подписали соглашение о сотрудничестве. Об этом сообщила пресс-служба Минпромторга.

«Речь идет о развитии водного сообщения на базе современных пассажирских судов. Для выполнения данной цели специально спроектированы и строятся шесть новых скоростных пассажирских катамаранов. Планируется ввести в эксплуатацию два судна в 2023 году и по два в 2024 и 2025 году соответственно. Также мы планируем построить четыре новых экскурсионно-прогулочных катамарана для обеспечения перевозок в акватории Кронштадта. Все суда будут оснащены по последнему слову техники и максимально комфортны и безопасны для пассажиров», — отметил Денис Мантуров.

Регулярное пассажирское водное сообщение с Кронштадтом, которого не было почти десятилетие, возобновлено совместными усилиями проекта «Остров фортов» и ООО «Нева Тревел» в прошлом году. Первый рейс на возрожденном маршруте между Центральным и Кронштадтскими районами Санкт-Петербурга был выполнен 22 мая 2021 года. В сезон навигации от центральных причалов «Сенатская пристань» и «Зимняя канавка» ежедневно отправляются четыре рейса в обе стороны, которые выполняют модернизированные «Метеоры».

«Кронштадт расположен на острове, и более двух с половиной столетий — вплоть до 1980-х гг. — сообщение с ним осуществлялось по воде. Сегодня возобновленный во-

данный маршрут между Центральным и Кронштадтскими районами Санкт-Петербурга также востребован. Уже первую навигацию мы перевезли более 23 000 пассажиров. В этом году ожидается увеличение пассажиропотока на маршруте до 40 000 человек. А уже в ближайшие годы, когда в кластере «Остров фортов» откроются Музей военно-морской славы и отреставрированные форты, эта цифра, по прогнозам экспертов, увеличится до 200 000. Будет расти и востребованность водных экскурсий, а также перевозок в акватории «Острова фортов». Я рада, что при поддержке Минпромторга России пассажирский флот, работающий в Кронштадте, получит развитие в соответствии с растущим спросом и в ближайшие годы пополнится комфортными судами новых проектов», — говорит руководитель проектного офиса по созданию туристско-рекреационного кластера «Остров фортов» Ксения Шойгу.

Торжественная церемония закладки первых двух пассажирских катамаранов проекта 04580 «Котлин» состоялась 14 апреля 2022 года на территории Средне-Невского судостроительного завода. Уже со следующего года новые суда «Форт «Кроншлот» и «Форт «Петр Первый» начнут работать на водном маршруте, соединяющем центр Санкт-Петербурга с музейно-историческим парком «Остров фортов».



Фото с сайта АО «Остров фортов»

КОРОННОЕ БЛЮДО —
РЯПУШКА

Новый двухпалубный теплоход «Ряпушка» вышел на экскурсионный маршрут «Северные острова дельты Невы».

Группа компаний «Астра Марин» вывела на экскурсионные маршруты по Неве новый двухпалубный теплоход-ресторан «Ряпушка», реновация которого завершилась в этом году на производственных мощностях холдинга в Ленинградской области. «Ряпушка» стал уже пятым теплоходом-рестораном в Санкт-Петербурге во флоте «Астра Марин» и одним из самых больших в этом классе. В модернизацию судна группа вложила около 20 млн руб.

Новый теплоход-ресторан рассчитан на 114 человек. Пассажиры судна могут разместиться на нижней палубе в ресторане с панорамным остеклением. Здесь предлагается обслуживание а La Carte с холодными и горячими закусками, салатами, супами, горячими блюдами (например, жареная ряпушка), десертами и широким выбором напитков. Верхняя палуба представляет из себя открытую прогулочную террасу с летним кафе.

Теплоход «Ряпушка» вышел на маршрут «Северные острова дельты Невы», работающий по системе Нор-он Нор-офф.

В настоящий момент «Астра Марин» управляет теплоходами-ресторанами «Ряпушка», «Корюшка», «Москва» (также работает по системе Нор-он Нор-офф), «Астра» и «Сити-Блюз» (единственный в городе те-

плоход с концертной площадкой). На борту каждого из них доступно полноценное меню собственного производства одного из предприятий холдинга.

Ежедневно теплоходы-рестораны группы совершают более 20 регулярных отправок по Неве и Финскому заливу от причалов «Спуск со львами» и «Кунсткамера».

Четверть из этих рейсов — регулярные ежедневные ночные отправления с программами «Джаз под разводными мостами» и «Истории разводных мостов».

«Первый в городе теплоход-ресторан «Астра» наша группа вывела на Неву в 2001 году. И мы видим постоянный рост интереса к этому виду досуга, когда пассажиры стремятся получить новые впечатления, находясь в комфортной обстановке. Только за первые полтора месяца навигации нынешнего года в Петербурге мы уже перевезли на теплоходах-ресторанах более 40 тысяч человек», — отмечает генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов. — Такой высокий интерес в совокупности с развитием города и появлением новых достопримечательностей придает нам уверенности в расширении услуг ресторанов на воде. Уже сейчас мы работаем над проектированием совершенно нового судна с ресторанным обслуживанием, которое хотим спустить на воду через три года».



ПРИЧАЛЫ



Фото М. Денисова с сайта мэра Москвы

ПАССАЖИРАМ НЕ ПОМЕХА

Дноуглубление акваторий трех пассажирских причалов проведут за сезон в Москве.

На пассажирских причалах Москвы-реки начались работы по очистке и углублению дна акваторий, сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков. По его словам, в навигацию 2022 года планируется углубить дно трех причалов и очистить 17.

«Специалисты комплекса городского хозяйства приступили к гидротехническим работам по

очистке и углублению акваторий пассажирских причалов. До завершения навигации планируем углубить дно трех причалов и очистить еще 17, для бесперебойного судоходства мероприятия проводятся в будни в утреннее время», — отметил заммэра.

Такие работы проводить необходимо, так как дно реки загрязнено крупным бытовым мусором и металлоломом. Это может привести к повреждению теплоходов. «Перед началом очистки водоло-

зы проводят обследование дна, работы ведутся с баржи, оборудованной краном для извлечения крупного бытового мусора. В более сложных мероприятиях по углублению дна задействовано судно, оснащенное специальным ковшом для подъема грунта и иловых отложений», — добавил Петр Бирюков.

Извлеченные предметы и мусор перемещают на берег и утилизируют. Грунт со дна высушивают в контейнерах и отвозят на специальный полигон.

РЕГАТА



Фото с сайта Росморречфлота

И ВЕТЕР В СПИНУ...

На Химкинском водохранилище прошла традиционная парусная регата Росморречфлота.

Яркие и захватывающие соревнования парусных яхт, приуроченные к Дню работников морского и речного транспорта, прошли в акватории Химкинского водохранилища. В традиционном турнире приняли участие одиннадцать экипажей — команды Минтранса, Росморречфлота и его крупнейших подведомственных предприятий — Росморпорта, «Морсвязьспутника», Морспасслужбы, Канала имени Москвы, трех отраслевых вузов, Российского университета транспорта, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и МГУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, а также Российского морского регистра судоходства и Российского Речного Регистра.

Официальный старт регате дал заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай. Он поздравил всех со-

бравшихся с профессиональным праздником, пожелал успехов в предстоящем турнире и отметил возрастающий интерес к турниру моряков и речников. После торжественной церемонии открытия Александр Пошивай, самый опытный яхтсмен, принял участие в соревнованиях, возглавив команду Минтранса.

В корпоративной регате приняли участие быстроходные парусные яхты класса J70, способные развивать скорость до 20 морских узлов. На каждом паруснике — 4–5 гонщиков и шкипер.

Успех в яхтенных гонках зависит от слаженности работы участников команд. Важный вклад вносят и погодные условия: практически любой ветер для таких яхт, даже шквалистый, — вполне допустим, но штиль может стать серьезной помехой. Парусная регата — это серия гонок, в рамках

которой старт экипажам дается в течение пяти минут. С открытием стартовой процедуры команды выходят на маршрут. Задача гонки — не только финишировать раньше соперников, но и пройти дистанцию по определенным правилам. Так, любое соприкосновение с бумом или другой яхтой наказывается судьями разворотом на 360 градусов. Успех команды существенно зависит от выбранной командной тактики, выполнения указаний шкипера и, конечно же, от ветра.

Длина дистанции в зависимости от силы ветра и его направления может варьироваться от 1 до 2,5 миль.

По итогам соревнований первое место заняла команда Морского регистра, второе место — ФГУП «Морсвязьспутник», на третьем месте — ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

РГС



Фото с сайта Канала им. Москвы

ПЕРЕРВА, ТРУДКОММУНА, АНДРЕЕВКА

Гидроузлы Московского РГС Канала им. Москвы прошли обследование.

В соответствии с распоряжениями Федерального агентства морского и речного транспорта проведены регулярные обследования гидроузлов Перерва, Трудкоммуна и Андреевка Московского района гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы». Среди объектов обследования — канал № 299, канал № 312, забральная эстакада № 1956, канал № 313, дорога № 447 Перервинского гидроузла, верхние и нижние подходные каналы шлюзов Трудкоммуна и Андреевка.

Межведомственная комиссия в составе представителей ФГБУ «Канал имени Москвы», ЦУГРН Ространснадзора, ГУ МЧС России по Москве и Московской области и ООО «СГТ» провела обследование гидротехнических сооружений, ознакомилась с данными наблюдений за их состоянием, имеющейся технической документацией.

По результатам обследования комиссия пришла к выводам:

— сооружения выполняют свои функции;

— эксплуатация канала № 299, канала № 312, забальной эстакады № 1956, канала № 313, дороги № 447 Перервинского гидроузла, верхних и нижних подходных каналов шлюзов Трудкоммуна и Андреевка ведется в соответствии с требованиями «Временных правил эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы», «Инструкции по наблюдениям и исследованиям на судоходных гидротехнических сооружениях» (часть I) и других нормативных документов.



ТРЕБУЮТСЯ РАСЧЕТЫ

Межведомственной комиссией проведены регулярные обследования гидроузлов № 4 и 5 Яхромского РГС Канала имени Москвы.

В соответствии с распоряжениями Федерального агентства морского и речного транспорта проведены регулярные обследования гидроузлов № 4 и 5 Яхромского РГС — филиала ФГБУ «Канал имени Москвы». Среди объектов обследования — верхняя причальная линия шлюза № 4, подходные каналы шлюзов № 4 и 5, железобетонные эстакады шлюзов № 4 и 5, подводящие и отводящие каналы насосных станций № 184 и 185, нижняя причальная линия шлюза № 5, подводящие каналы дюзера № 92, а также каналов № 287 и 288.

По результатам обследования межведомственная комиссия пришла к выводам:

— эксплуатация обследуемых сооружений ведется в соответствии с Правилами содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений, «Инструкцией по наблюдениям и исследованиям на судоходных гидротехнических сооружениях», ГОСТ Р 57109–2016 г. «Внутренний водный транспорт. Контроль технического состояния и оценка безопасности гидротехнических сооружений на внутренних водных путях», «Временными правилами эксплуатации судоходных

гидротехнических сооружений ФГБУ «Канал имени Москвы» от 28.09.2021 г. и других нормативных документов;

— в связи с тем, что верхний подходный канал шлюза № 4, канал № 287, отводящий канал насосной станции № 185, подводящий канал дюзера № 92 и канал № 288 являются напорными сооружениями, требуется выполнить расчет ущерба при гидродинамической аварии на западной дамбе верхнего подходного канала шлюза № 4, западной дамбе канала № 287, восточной дамбе отводящего канала насосной станции № 185, восточной дамбе подводящего канала дюзера № 92 и канале № 288.

По результатам расчета необходимо принять решение о необходимости декларирования верхнего подходного канала шлюза № 4, канала № 287 в составе гидроузла № 4, отводящего канала насосной станции № 185, подводящего канала дюзера № 92 и канала № 288 в составе гидроузла № 5.

Гидроузлы № 4 и № 5 расположены в Дмитровском городском округе Московской области и обслуживаются Яхромским РГС — филиалом ФГБУ «Канал имени Москвы».



ТАТАРСТАН

«ВЕЛИКИЙ ВОЛЖСКИЙ ПУТЬ» ПРОДЛИТ КАМА

Пять российских регионов планируют создать Объединенную Волжско-Камскую судоходную компанию.

Татарстан, Чувашия, Марий Эл, Самарская и Ульяновская области планируют создать для развития межрегиональных речных перевозок акционерное общество «Объединенная Волжско-Камская судоходная компания». Его могут зарегистрировать в течение месяца, сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства Татарстана Фарит Ханифов на выездном заседании Комитета Госдумы по туризму и развитию туристической инфраструктуры, передает ТАСС.

«Мы хотим сделать акционерное общество из этих пяти регионов, которые должны поставить перед собой несколько таких задач. В первую очередь, они должны заказать проекты существующих маршрутов, рассчитать пассажиропотоки, рассчитать программу по судостроению, заказы этих судов, рассчитать программу ремонта существующих судов. И далее вот это все претворять в жизнь. Очень важным считаем пункт

о приведении в соответствие причальной инфраструктуры на наших реках. Сегодня все без исключения субъекты эту работу поддерживают, поэтому будем двигаться таким образом», — сказал Ханифов журналистам после заседания.

По его словам, в дальнейшем при необходимости регионы готовы будут поддержать и передать работу созданной для этих целей государственной корпорации.

Министр отметил, что регионы войдут в акционерное общество в равных долях. «Может быть, по миллиону рублей с каждого субъекта. И в совет директоров этого общества включить всех министров транспорта этих субъектов и всех руководителей министерств туризма. И вот этих денег у нас хватит как раз на то, чтобы раскрутить эту работу», — заключил Ханифов.

Напомним, соглашение по развитию проекта «Великий Волжский путь» заключено в рамках ПМЭФ в 2022 году.



Фото с сайта Зеленодольского завода им. А. М. Горького

СКОРОСТЬ ОБЕСПЕЧАТ «МЕТЕОРЫ» Татарстан планирует заказать шесть «Метеров» на Зеленодольском СЗ имени А. М. Горького.

Республика Татарстан предполагает заказать скоростные суда для обеспечения речных перевозок пассажиров в регионе: два судна потребуются для обслуживания маршрута Казань — Чебоксары с заходом в Волжск и Звенигово (Марий Эл), еще два судна — для маршрута Казань — Ульяновск с заходом в Болгар (Татарстан), дополнительно два судна будут использоваться как резервный флот. Об этом «Водному транспорту» сообщили в правительстве Татарстана в ответ на запрос о количестве флота для

создаваемой Волжско-Камской судоходной компании. В регионе уточнили, что потребности других регионов на данный момент определяются.

«Строительство судов предлагается осуществлять на Зеленодольском судостроительном заводе имени А. М. Горького, так как перевозку пассажиров планируется осуществлять на скоростных пассажирских судах «Метеор 2020», — сообщили в пресс-службе правительства Татарстана, подчеркнув, что также в рамках реализации проекта планируется арендовать,

ремонтить, восстанавливать водоизмещающие суда типа «Озерный Москвич», «Москва» для организации в регионах туристических прогулок и экскурсий по Волге. Источники финансирования и общий объем инвестиций в пресс-службе не прокомментировали.

По расчетам правительства региона, при реализации проекта «Великий Волжский путь» турпоток в Приволжском федеральном округе увеличится с 9 млн человек (в 2021 году) до 10,4 млн человек (к 2024 году) и до 15 млн человек (к 2030 году).

РЕКЛАМА

КОНФЕРЕНЦИЯ

20 сентября 2022

«СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург
отель «Эмеральд»

ФОРМА ПРОВЕДЕНИЯ:
ОЧНАЯ

ОРГАНИЗАТОР: ПАРТНЕР: ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: ОТРАСЛЕВЫЕ ПАРТНЕРЫ: В НУЛЕВОЙ ДЕНЬ:

ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68
+7 (812) 570-78-03
+7 (812) 712-45-16
E-mail: snitko@portnews.ru
mn@portnews.ru



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



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

ПЕРИОДИЧНОСТЬ:
ЕЖЕГОДНО
ПЛОЩАДЬ:
26 000+ м²

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

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



ОТРАСЛЕВОЙ
ВЫСТАВОЧНЫЙ
ОПЕРАТОР

+7 (495) 215-06-75
INFO@RUSFISHEXPO.COM
[T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA](https://t.me/SEAFOODEXPORUSSIA)
WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM



ЯКУТИЯ

НА ПЕРЕКРЕСТКЕ ВСЕХ ДОРОГ

В Якутии запустили грузовой терминал мощностью более 1 млн тонн грузов.

В поселке Нижний Бестях запустили в эксплуатацию первый этап грузового терминала — транспортно-логистического узла на пересечении путей железнодорожного, речного и автомобильного транспорта. Крановая механизация осуществила первую операцию по погрузке груза на судно.

В торжественной церемонии запуска грузового терминала принял участие Айсен Николаев. Глава Якутии назвал его важнейшим проектом, реализуемым на территории опережающего развития «Якутия».

«Транспортно-логистический центр построен на стыке федеральных автомобильных дорог и путей речного транспорта. Безусловно, важную роль здесь играет и железнодорожный транспорт, который пришел в эти годы. И для того, чтобы у нас в навигацию шло бесперебойное снабжение грузов, в том числе по Северному завозу, этот проект должен быть реализован. Идея давно витала, и я благодарю всех, кто участвовал в строительстве», — сказал Айсен Николаев.

Глава региона отметил, что работа по строительству грузового терминала будет продолжена. К 2023 году здесь будет создана железнодорожная инфраструктура, а затем — нефтеналивной комплекс.

«Безусловно, работа должна быть продолжена. В следующем году здесь должна быть и железная дорога. В последующем начнется строительство терминала, способного перерабатывать нефтепродукты. Тогда объект заработает в полную силу. К тому же это позволит создать новые рабочие места. Мы видим, как на наших глазах Нижний Бестях превращается в транспортно-логистический центр всей Якутии, и в дальнейшем его роль будет только возрастать», — добавил глава.

Мощность строящегося грузового терминала составляет более 1 млн тонн грузов в год с перспективой увеличения до 2 млн тонн после 2035 года. Реализация проекта будет способствовать повышению эффективности и удешевлению Северного завоза жизненно важных грузов.

Работы по строительству объекта начались в 2017 году — на береговой линии местности Саха Бэстээх был погружен первый

шпунт причальной стенки. В том же году учреждено ООО «Грузовой терминал Нижний Бестях», который стал резидентом территории опережающего социально-экономического развития «Якутия».

Выбор места для грузового терминала на правом берегу реки Лена обусловлен тем, что в одном месте объединены инфраструктура для обработки сухогрузов, железнодорожные подъездные пути и нефтеперевалочный комплекс.

Рядом расположена конечная железнодорожная станция Амуро-Якутской магистрали, стыкуются федеральные автотрассы «Лена» и «Колыма», также автодорога республиканского значения «Амга». В теплое время года поселок Нижний Бестях и столицу республики связывает речной транспорт, зимой работает ледовая переправа.

Таким образом, объект представляет собой транспортно-логистический узел на пересечении путей железнодорожного, речного и автомобильного транспорта для перевалки между всеми видами транспорта всех видов генеральных грузов, инертных материалов и нефтепродуктов.

К АРКТИЧЕСКОЙ
НАВИГАЦИИ — ГОТОВЫ!

ЛОРП выполнило план июня по грузоперевозкам на 110%.

В ПАО «ЛОРП» состоялось селекторное совещание по итогам работы пароходства за июнь текущего года, которое провел генеральный директор Сергей Ларионов. «С начала навигации по второму кварталу в целом по пароходству отправлено 404 тысячи тонн народно-хозяйственных грузов с продукцией 328 миллионов тонно-километров. Нефтепродукты наливом составляют 108 тысяч тонн, сухогрузы 296 тысяч тонн. Результативно работали первый период навигации по доставке грузов на быстро мелеющие реки», — сообщил он.

По его словам, выполнены все договорные обязательства по завозу грузов в пункты рек Амга и Вилюй. Хотя в текущую навигацию гидрометеорологическая обстановка на Вилюе была сложной, так как попуски были ограничены. Всего навигация продлилась 20 суток, на Вилюй было доставлено порядка 60 тысяч тонн жизнеобеспечивающих грузов.

Кроме того, вывезен весь запланированный объем газоконденсатного котельного топлива из поселка Кысыл-Сыр: 13,5 тысячи тонн для ГУП ЖКХ на депоацию в поселок Сангар для дальнейшей отгрузки в арктические районы и 3,1 тысячи тонн — в Нижний Бестях для ЯТЭК. Весь флот с малых рек выведен на основную водную магистраль.



Фото с сайта ПАО «ЛОРП»

План перевозок на июнь составлял 283 тысячи тонн, в том числе нефтепродуктов наливом — 65 тысяч тонн, сухогрузов — 218 тысяч тонн. Фактически доставлено 311 тысяч тонн. Таким образом, план июня выполнен на 110 процентов.

По состоянию на 5 июля, по словам Сергея Ларионова, в эксплуатации находится 154 единицы транзитного флота. На реку Яна в поселки Багагай, Усть-Куйга и Северный доставлен весь отгруженный объем в 7,9 тысячи тонн.

На Индигирке идет перевозка песчано-гравийной смеси. Уже доставлено 5,1 тысячи тонн в поселок Белая Гора.

На Колыме на перевозке каменного угля из Зырянки до Зеленого Мыса задействованы суда «Капитан Слобожанин», «Капитан Богатырев» и буксир «Софрон Данилов» с двумя сухогрузными

баржами. Всего отгружено более 30 тысяч тонн каменного угля, который уже доставлен в Зеленый Мыс. В арктическую навигацию всего предстоит доставить из Зырянки на Яну 42 тысячи тонн угля.

В арктическую навигацию, кроме того, планируется перевезти 460 тыс. тонн грузов (нефтепродукты — 190 тыс. тонн и сухогрузы — 270 тыс. тонн). Для завоза будет задействовано 89 единиц транзитного флота. Сейчас идет активная подготовка флота для работы в арктической навигации.

План пароходства на июль — 329 тысяч тонн грузов: 95 тысяч тонн нефтепродуктов наливом и 234 тысяч тонн сухогрузов. Как отметил Сергей Ларионов, главная задача экипажей судов, береговых подразделений — ответственно подготовиться к арктической навигации.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта ЕРП

НАУКА НАВИГАЦИИ
ПО БОЛЬШОЙ ХЕТЕ

ЕРП завершило доставку грузов на реке Большая Хета.

Енисейское речное пароходство завезло 181,7 тыс. тонн грузов в пункты назначения Банкор и Сузун, расположенные на реке Большая Хета. Наибольший объем, свыше 147 тыс. тонн, пришелся на доставку инертных материалов, также компания перевезла более 27 тыс. тонн генеральных грузов и порядка 7 тыс. тонн нефтепродуктов.

Навигация по Большой Хете проходит в два этапа. Основной объем грузов доставляется мощным караваном судов в весенний период, по «большой воде». Затем, в течение лета, перевозки осуществляются мелкосидящим флотом с распушкой в устье.

В экспедиционном завозе, который длился с 1 по 26 июня, участвовало 142 единицы флота Енисейского речного пароходства различного назначения и тоннажа, в том числе 33 буксировщика, два танкера и 98 барж. Оперативную выгрузку в конечных пунктах доставки обеспечивали восемь плавкранов грузоподъемностью 16 тонн.

«Весенняя навигация на Большой Хете прошла в сложных гидрологических и погодных усло-

виях. В течение 10 дней флот не мог зайти в приток из-за большого волнения на Енисее и, чтобы не повредить груз, переждал шторм в Игарке и Дудинке. Помимо этого, несмотря на снеготпасы, соответствующие среднему уровню, резкое повышение температуры привело к быстрому таянию снега и стремительному падению уровня воды в реке. Но, несмотря на трудности, экипажи успешно справились с поставленными задачами благодаря слаженным действиям, огромному опыту и высочайшему профессионализму наших капитанов», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.

Напомним, ранее компания выполнила доставку грузов в рамках Северного завоза в Эвенкийский муниципальный район по Нижней и Подкаменной Тунгуске, а также перевезла топливо, стройматериалы и контейнеры в поселки, расположенные на реках Сым и Совречка.

Всего в навигацию Енисейское пароходство планирует перевезти 3 млн 400 тыс. тонн грузов, из них основной объем — для «Норникеля».

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

В ЗЕЛЕНИ И ГРАНИТЕ

К причалу Речного вокзала в Перми уже швартуются теплоходы.

Реконструкция причалов речного вокзала в Перми идет с опережением графика. Об этом в своем Telegram-канале рассказал губернатор Пермского края Дмитрий Махонин.

«Капремонт одновременно идет на всем участке — это 500 метров. Завершены берегоукрепление между причалами № 1 и № 2 и ос-

новные работы на причале № 4, к нему уже швартуются теплоходы», — говорится в сообщении.

По словам Дмитрия Махонина, перед подрядчиком стоит задача сделать все до конца года. При этом сейчас работы идут с опережением графика. Ожидается, что территорию Речного вокзала также озеленят, променадную часть выложат гранитом, установят скамейки.



Фото Telegram-канал Дмитрий Махонина

НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

СТАВКА — НА ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

Объем выполненных дноуглубительных работ в Обском бассейне превышает 1 800 тыс. куб. м.

Общественный совет Обского бассейна внутренних водных путей обсудил ход выполнения государственного задания с учетом развития гидрологической ситуации, а также объемы перевозок по внутренним водным путям Обского бассейна.

По прогнозу, в июле приток воды к створу Новосибирской ГЭС ожидается в размере 58% от нормы. Поэтому основным способом поддержания гарантированных габаритов пути в Обском бассейне будут дноуглубительные работы. Суммарный выполненный объем на текущий момент составляет 1 804 тыс. м³ (37% от навигационного плана (4,85 млн куб.м)).

Тесное взаимодействие судовладельцев и ФБУ «Администрация Обского БВП» позволяет даже в столь непростых гидрологических условиях обеспечивать перевозки

грузов и пассажиров. На текущий момент по внутренним водным путям Обского бассейна перевезено 2 206,2 тыс. тонн грузов — 34% от запланированного объема на 2022 год (6 412,0 тыс. тонн).

В пассажирских перевозках отмечен рост на 24,2% в сравнении с аналогичным периодом 2021 года: на 04.07.2022 перевезено 311,8 тысяч человек (2021 год — перевезено 250,9 тыс. чел.).

Советом принято решение ФБУ «Администрация Обского БВП» в условиях навигации малой водности обеспечить благоприятные условия судоходства путем проведения дноуглубительных работ на наиболее грузонапряженных участках ВВП Обского бассейна.

В свою очередь, судовладельцам рекомендовано планировать грузоперевозки согласно фактическим габаритам судовых ходов.

«ОБСКИЕ ВОРОТА» В СИБИРЬ

Новосибирский судоходный шлюз отпраздновал 65-летие.



Торжественные мероприятия и награждения работников и ветеранов по случаю 65-летия Новосибирского судоходного шлюза состоялись в ФБУ «Администрация Обского БВП».

Уникальное гидротехническое сооружение начали строить в 1951-м. А 27 июня 1957 года единственный за Уралом судоходный шлюз был введен во временную эксплуатацию, и это событие навсегда изменило режим судоходства в Обском бассейне.

Шлюз сегодня — это своего рода «Обские ворота», связывающие Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайским краем и районами Крайнего Севера, помогая тем самым решать

экономические проблемы Сибирского региона. С начала судопропуска через Новосибирский шлюз прошли более 160 тысяч единиц флота.

Для строительства Новосибирского гидроузла необходимо было добыть, переработать и доставить на стройплощадку 412 тысяч кубометров леса, 1100 кубометров камня, 400 тысяч кубов песка, 24040 тонн металлоконструкций, 25531 тонну арматуры и арматурных каркасов, 830 тысяч кубов бетона.

Торжественное мероприятие с вручением наград и памятных фотоальбомов состоялось на территории самого гидротехнического сооружения. Сотрудники и ветераны были награждены грамотами и благодарственными письмами.



Фото с сайта Обского БВП

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

БАГАЕВКА ОТСТРАИВАЕТСЯ

На Багаевском гидроузле завершен подготовительный этап строительных работ.

На Багаевском гидроузле построен причал, проведены дноуглубительные работы на судоходной прорези и в зоне строительства причала, насыты площадки под будущие сооружения гидроузла, построена временная линия электропередач для обеспечения строительства объектов второго этапа, работы по которому уже ведутся. Об этом сообщили в Министерстве транспорта Ростовской области.

«В данный момент здесь создается инфраструктура, это подъездная 18-километровая дорога, готовность которой 95%, построенная для осуществления доставки миллионов тонн груза. Сейчас возводятся временные здания и сооружения, стадии готовности разные — от 20% до 60%. Данный поселок рассчитан на 1500 мест, плюс полная закрытая инфраструктура для необходимого производства работ и проживания сотрудников», — рассказал руководитель проекта «Строительство Багаевского гидроузла» ГК «Стройтрансгаз» Тагир Ахмедов.

Также он добавил, что по основным видам работ на объекте выполняется устройство котлова-

на, возведение противофильтрационной стенки, погружено 2828 тонн шпунтового ограждения — примерно 40% от общего объема. Произведена разработка грунта и снятие почвенно-растительного слоя в количестве около 800 тыс. куб. м. Общий объем разработки грунта с учетом береговой линии и водопонижения — порядка 5,7 млн кубометров.

Проектом предусмотрено укладка 430 тыс. куб. м бетона,

для этого непосредственно на месте возведения конструкций размещаются растворно-бетонные узлы. Также на производственном участке для оперативного использования будут созданы площадки складирования, в том числе для металла, инертных материалов и гидромеханического оборудования.

Планируемая дата окончания строительства — 4-й квартал 2024 года.



Фото Минтранса Ростовской области

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

УСПЕТЬ ЗА НАВИГАЦИЮ

В Иркутской области Северный завоз идет по графику.

В Иркутской области в рамках Северного завоза по состоянию на 6 июля отгружено 64,1 тыс. тонн топливно-энергетических ресурсов, или 86% от контрактного количества, в том числе 59,2 тыс. тонн угля и 5,9 тонн нефтепродуктов. В соответствии с графиком до причалов и складов доставлено 50,2 тыс. тонн (67%), в том числе 44,6 тыс. тонн угля и 5,9 тыс. тонн нефтепродуктов. Об этом рассказал министр жилищной политики и энергетики Иркутской области Николай Никитин на заседании штаба по обеспечению устойчивого функционирования экономики региона.

Годовая потребность топлива для северных районов области в этом году составляет 95 тыс. тонн угля и 12 тыс. тонн нефтепродуктов. В навигационный период должно быть завезено порядка 63 тыс. тонн угля.

В Бодайбинский район завезено 29,6 тыс. тонн (62%), доставка всего объема будет осуществлена до 1 августа. В Киренском районе годовая потребность мазута составляет шесть тысяч тонн, доставка осуществляется автомобильным транспортом, потребность угля — 6,5 тыс. тонн, завозится железнодорожным и автомобильным транспортом через станцию Киренга.

В Мамско-Чуйский район завоз угля завершен 5 июля, доставлено 15 тыс. тонн. В Катангский район по зимнику, а затем судами по реке Нижняя Тунгуска завезено 4,8 тыс. тонн дизельного топлива и сырой нефти для теплоисточников.

«Северный завоз необходимо провести четко, без срывов, от этого зависит качественное отопительного сезона в самых холодных территориях нашей области. Поэтому все возникающие проблемные вопросы должны решаться оперативно и с положительным эффектом», — подчеркнул губернатор Иркутской области Игорь Кобзев.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

ЖАРЧЕ ПОГОДА — ЖАРЧЕ РАБОТА

Объем дноуглубления на реках Северо-Двинского бассейна составил 914 тыс. кубометров извлеченного грунта.

На европейском Севере России установилась жаркая погода, способствующая резкому спаду уровней на реках Северо-Двинского бассейна. А значит, для путейцев наступила особенно «жаркая» пора.

Сложившиеся гидрометеорологические условия стимулируют речников Северо-Двинского бассейна к проведению максимально интенсивных путевых работ, направленных на обеспечение гарантированных габаритов и поддержание оптимальных условий для эффективной и безопас-

ной работы транспортного флота. Содержат водные пути 38 обстановочных бригад и две специализированные тральные бригады. Русловые изыскания осуществляют четыре изыскательских отряда, проводится дноочистка и дноуглубление.

На дноуглублении работают пять земснарядов проекта 23-110, плавкран СВД-102. Общий объем дноуглубления на реках Сысола, Северная Двина, Выгегда и СДШС на сегодняшний день составил 914 тыс. кубометров извлеченного грунта.

Основная задача, стоящая перед коллективом ФБУ «Администрация «Севводпуть» — выполнение государственного задания, — планомерно решается.



Фото с сайта Росморречфлота

СОТРУДНИЧЕСТВО

КАК ПОДРУЖИЛИСЬ
ДВА ПАРОХОДСТВА

Волжское пароходство и Нижегородское детское речное пароходство заключили соглашение о сотрудничестве.

Состоялось торжественное подписание соглашения о сотрудничестве между АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и МБУ ДО «Нижегородское детское речное пароходство». Мероприятие прошло в Нижнем Новгороде в открытом выставочном пространстве «Река-Река», с недавних пор ставшем отличительной особенностью главного офиса Волжского пароходства.

Участниками церемонии стали представители судоходной компании, юнги и педагоги Нижегородского детского речного пароходства (НДРП). Свои подписи под документом поставили директор по управлению персоналом Волжского пароходства Татьяна Ефремова и директор НДРП Владимир Дьяков.

В приветственном слове Татьяна Ефремова подчеркнула важность сотрудничества ведущей судоходной компании России с нижегородским учреждением дополнительного профильного образования для детей.

«Сегодняшнее мероприятие — это серьезная веха, которая дает большой старт нашей совместной работе. В первую очередь, такое взаимодействие расширяет возможности построения карьерных маршрутов в судоходной отрасли и нашей компании: от рядовых матро-

сов до капитанов судов, — отметила она. — Волжское пароходство занимается этим целенаправленно и на протяжении уже нескольких лет».

Руководитель НДРП Владимир Дьяков, говоря о значимой роли Волжского пароходства в создании в 1958 году Горьковского детского речного пароходства, преемником которого является НДРП, поблагодарил руководство судоходной компании и в своем выступлении отметил, что два пароходства связывают большая история и традиции совместной работы.

«Для нас это честь и ответственность, что мы снова вместе с современным Волжским пароходством будем продолжать нашу славную историю, и уверен, что она будет

не менее яркая, чем история Горьковского детского речного пароходства, которое на протяжении многих лет было самым лучшим в стране и подготовило не одно поколение молодых ребят для отечественного флота, — сказал Владимир Дьяков. — Благодаря таким хорошим и нужным инициативам наши юнги смогут узнать, как в реальности устроена работа в судоходной компании, и это поможет им стать еще ближе к той профессии, которую многие из них уже для себя выбрали».

Подобный формат сотрудничества позволит создать благоприятную и рациональную среду для развития потенциала молодежи во флотских профессиях.



Фото предоставлено пресс-службой пароходства

ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ

ПРИБЛИЗИТЬ К РЕАЛИЯМ

На базе «Красного Сормова» создадут кафедру «Судостроительное производство».

ПАО «Завод Красное Сормово» и Нижегородский государственный технический университет им. Р. Е. Алексеева заключили договор о создании базовой кафедры «Судостроительное производство» на площадке предприятия.

Формирование кафедры станет очередным этапом реализации проекта образовательно-производственного судостроительного кластера в Нижнем Новгороде, который позволит воплотить новые подходы к подготовке инженерных кадров и высококвалифицированных специалистов для судостроения. Подписание договора о создании базовой кафедры «Судостроительное производство» прошло в рамках заседания ученого совета НГТУ. Основной целью создания базовой кафедры «Судостроительное производство» является максимальная подготовка студентов-магистрантов к работе на предприятии.

«В сентябре магистранты начнут занятия в учебном центре завода «Красное Сормово». Студенты смогут параллельно работать в цехах, чтобы сразу применять полученные знания на практике. В новом учебном году на нашей базовой кафедре будут учиться только магистранты, но в перспективе планируем обучение студентов начиная с первого

курса», — отметил генеральный директор ПАО «Завод «Красное Сормово» Михаил Першин.

«Красное Сормово» станет одним из нескольких предприятий в Нижегородской области, где откроется специализированная кафедра.

«Соавторами образовательных программ вместе с учеными НГТУ будут сотрудники завода и ОСК. Главная задача — максимально приблизить обучение к реалиям отрасли, показать актуальные тенденции. Кроме того, мы рассчитываем, что открытие базовой кафедры также позволит стимулировать научные разработки для нужд судостроения, чтобы активнее внедрять инновации в производство», — добавил Михаил Першин.

«В эпоху импортозамещения очень важно помогать развивать кадровый потенциал региона. Ежегодно мы готовим в вузе специалистов, способных сочетать исследовательскую, проектную, технологическую и предпринимательскую деятельность. Университет совместно с ведущими предприятиями региона активно содействует становлению и развитию профессиональной карьеры выпускников и реализации их знаний и умений. Комплексная подготовка конкурентоспособ-

ных специалистов поможет поднять качество и скорость работы производства судостроительных предприятий на новый уровень. Возможность обучения на площадке партнерского предприятия минимизирует в дальнейшем адаптацию выпускников в работе на производстве», — отметил ректор НГТУ им. Р. Е. Алексеева Сергей Дмитриев.

Сотрудничество НГТУ им. Алексеева и ПАО «Завод «Красное Сормово» имеет продолжительную историю и развивается в разных сферах профессиональной подготовки кадров. Ежегодно предприятие принимает на практику студентов института транспортных систем НГТУ, проводит для первокурсников экскурсии по производству, знакомит с основами судостроения. В сентябре 2021 года на базе Учебного комбината ПАО «Завод «Красное Сормово» была открыта группа магистратуры Института транспортных систем НГТУ им. Р. Е. Алексеева по направлению подготовки «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры» по программе «Судовые энергетические установки», состоящая из 21 сотрудника завода.

ФЕСТИВАЛЬ



«ЯЛФЕСТ» СОБРАЛ ВСЕХ

ВГУВТ в четвертый раз провел Всероссийский гребно-парусный фестиваль «ЯлФест».

Вакватории Горьковского моря прошли уникальные гонки на веслах и под парусом, демонстрирующие важность освоения первого в жизни будущих моряков и речников судна «Ял-6», — четвертый Всероссийский гребно-парусный фестиваль «ЯлФест» Волжского государственного университета водного транспорта.

На территории учебно-спортивной базы «Водник» ВГУВТ сошлись студенты электромеханического и судоводительского факультетов Волжского университета, курсанты Нижегородского ордена «Знак Почета» речного училища им. И. П. Кулибина, а также воспитанники шести филиалов ВГУВТ. В полном составе все они собрались впервые после перерыва, связанного с пандемией.

На открытии фестиваля прошла показательная регата по академической гребле, где в товарищеском заезде соревновались воспитанники гребного клуба ВГУВТ и НГТУ им. Р. Е. Алексеева и Студенческой гребной лиги. Победили воспитанники гребного клуба ВГУВТ. В этот раз удача была на стороне «водников», а «политехникам» затем представилась возможность познакомиться с новым для них «Ялом».

Как отметил на открытии соревнований ректор ВГУВТ Игорь

Кузьмичев, для будущих капитанов и штурманов освоение яла является начальным и важнейшим этапом профессиональной подготовки. Участников соревнований приветствовал и председатель профсоюза работников водного транспорта РФ Олег Яковенко.

Гран-при фестиваля и звание победителя в общем зачете, как и в прошлом году, завоевала команда из Рыбинского филиала ВГУВТ. Второе место заняли воспитанники КИМРТ им. генерал-адмирала С. М. Апраксина (Астраханского филиала ВГУВТ). Третье — сборная НРУ им. И. П. Кулибина.

В гонках под парусом победила команда из Рыбинска. Второе место — у курсантов Института морского и речного флота им. Героя Советского Союза М. П. Девятаева (Казанского филиала ВГУВТ). Третье место заняли воспитанники КИМРТ.

А в гребле победили механики из ВГУВТ, на втором месте — представители Рыбинского филиала, на третьем — воспитанники КИМРТ.

Четвертый Всероссийский гребно-парусный фестиваль «ЯлФест» проводился в ознаменование 105-летия основания профсоюза работников водного транспорта Российской Федерации и 150-летия Нижегородского ордена «Знак почета» речного училища им. И. П. Кулибина.



Фото с сайта ВГУВТ

СПО

НА СТАРТЕ В
ПРОФЕССИИ

В нынешнем году ГУМРФ по программам среднего профессионального образования окончили 592 человека.

Завершился учебный процесс в филиалах и колледже ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова по программам среднего профессионального образования. В ГУМРФ подготовка кадров по программам СПО осуществляется в колледже и пяти филиалах университета: Арктическом морском институте имени В. И. Воронина (г. Архангельск), Беломорско-Онежском филиале (г. Петрозаводск), Велико-Устюжском, Котласском филиалах и Печорском речном училище.

Специальности, которые получают обучающиеся, актуальны и востребованы. Спрос на кадры среднего звена для транспортной отрасли постоянно растет, причем в последние годы не только со стороны крупных предприятий, но и со стороны малого и среднего бизнеса.

Выпуск 2022 года большой — в нынешнем году ГУМРФ окончили 592 человека по программам среднего профессионального образования, что по сравнению с 2021 годом больше, чем на 150 человек. 40 обучающихся завершили учебу с отличием.

По словам проректора по работе с филиалами и международной деятельности Елены Смягликовой, образование, полученное в знаменитой Макаровке, — прекрасный профессиональный старт.

«Я желаю каждому выпускнику гордо нести звание макаровца, высоко держать планку, продолжать совершенствоваться в профессии, не останавливаться на достигнутом», — отметила Елена Альбертовна.

В каждом филиале и колледже состоялись торжественные церемонии вручения дипломов выпускникам.

Получение диплома — это одно из самых волнующих событий в жизни, которого ждут на протяжении всей учебы.

На вручении дипломов присутствовали преподаватели, родители, друзья, выпускники прошлых лет, руководство Минтранса России, региональных органов власти, представители общественных организаций, а также представители крупных профильных компаний страны.

Для многих выпускников-макаровцев учеба продолжится уже в стенах университета по программам высшего образования. Двери вуза уже открыты для абитуриентов.



Фото с сайта ГУМРФ

ПРОЕКТНОЕ БЮРО

ВЗРАСТИТЬ КАДРЫ ДЛЯ АРКТИКИ

В ГУМРФ открылось проектное бюро «Молодые кадры Арктики».

8 июля 2022 года — дата, которая без преувеличения войдет в историю ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова. В этот день в рамках седьмой сессии международной сетевой научно-практической конференции «Инженерное образование в условиях цифровизации и перехода к зеленой экономике — Синергия-2022» на базе Колледжа торжественно открылось проектное бюро «Молодые кадры Арктики». Возглавил организацию эксперт Проектного офиса развития Арктики, международный эксперт по техноферной и экологической безопасности, заместитель директора Центра арктиче-

ских исследований и проектов РАНХиГС, доцент кафедры «Региональное природопользование техноферная безопасность» Сергей Кренц.

Заместителем директора Проектного бюро назначена Светлана Липина, доктор экономических наук, профессор Всероссийской академии внешней торговли, заместитель председателя Совета по изучению производительных сил, руководитель рабочей группы «Арктика, Антарктика, Мировой океан и климат» в Общественном совете при Минприроды России. Светлана Липина является научным руководителем, ответственным исполни-

телем и исполнителем более 80 научно-исследовательских работ в области экологии.

В стратегическом плане открытие бюро выступает в роли инструмента для решения проблемы недостатка специалистов качественно нового уровня в Арктической зоне Российской Федерации.

Основная идея инициативы состоит в интеграции образовательных организаций разного уровня — школ и университетов с производством в образовательные кластеры; реформировании системы профессионального образования в целом, начиная уже с уровня общего среднего

образования, выбора будущей профессии.

«Подготовка кадров для Арктической зоны издавна ведется на базе Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. Сегодня при поддержке Северо-Западного института РАНХиГС мы открываем бюро, в котором будем готовить школьников, будущих молодых специалистов для работы в Арктике. Уверен, что совместными усилиями мы добьемся поставленных целей: вырастить достойное молодое поколение, готовое развивать и укреплять Арктику, создадим интересные инновационные проекты по тематике эксплуатации арктического транспорта», — подчеркнул в приветственном слове ректор университета Сергей Барышников.

Среди почетных гостей на церемонии присутствовали председатель Санкт-Петербургского Морского собрания Сергей Ирютин.

Консультантом проекта выступил советник Центрального Совета Всероссийского общества изобретателей и рационализаторов по водному транспорту, капитан дальнего плавания Юрий Чашков.

О перспективах работы подробно рассказал директор бюро Сергей Кренц. В своей презентации, в частности, он говорил о том, как ребята будут трудиться над проектированием и совершенствованием схемы ледокола.

«Идея с проектированием у нас возникла после общения с изобретателем Юрием Арсентьевичем Чашковым. Он почти сорок лет отдал своей профессии. Он на своих плечах вынес все тяготы и лишения плавания в Арктической зоне. У него защищено порядка девяти патентов и разработан перспективный проект ледокола. И нами было принято решение передать все эти наработки студентам для того, чтобы они имели возможность представить новые идеи на экспертизу профессиональным конструкторам, профессиональным кораблям. Юрий Арсентьевич любезно согласился стать наставником у этой группы курсантов и студентов», — поделился Сергей Кренц.

Также на мероприятии состоялось подписание соглашения между ГУМРФ и гимназией № 642 «Земля и Вселенная». Суть сотрудничества будет заключаться в открытии профильных классов под программы подготовки будущих специалистов для Арктической зоны Российской Федерации. Директор учебного заведения Павел Трошкеев убежден, что построение Арктической образовательной экосистемы — дело государственной важности.



Фото с сайта ГУМРФ