



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



**СТРОИТЬ ВЗАМЕН
ВЫБЫВАЮЩЕГО**
СТР. 4



ВОТ ЭТО «ПРОБЕГ»!
СТР. 5



**ИСТОРИЧЕСКИЙ КРУИЗ
«ИМПЕРИИ»**
СТР. 9



**У АРКТИКИ ЛЬДА
НЕ ВЫПРОСИШЬ?**
СТР. 10



**СПРОС РАСТЕТ, ЗАРПЛАТНЫЕ
ПРЕДЛОЖЕНИЯ — ТОЖЕ**
СТР. 11



В МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ
СТР. 12



Фото с сайта ТК «Северный проект»

«СЕВЕРНЫЙ ПРОЕКТ» ОТПРАВЛЯЕТСЯ

Теплоход «Северный проект» готовится выйти в субсидируемый каботажный рейс по Севморпути.

Для обеспечения второго в этом году субсидируемого каботажного рейса по Севморпути ФГУП «Атомфлот» и ООО «ТК «Северный проект» подписали договор на привлечение судна. Доставка груза будет обеспечена теплоходом «Северный проект» по расширенному маршруту: Архангельск — Певек — Владивосток — Магадан — Петропавловск-Камчатский — Певек — Архангельск.

«Второй рейс пройдет в благоприятный для судоходства период летне-осенней навигации с августа по октябрь», — отметил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. — Мы несколько изменили логику рейса, чтобы максимально отработать доставку товаров в отдаленные районы страны с ограниченными сроками завоза грузов».

Погрузочные работы в порту Архангельск начались 14 августа. Они продлятся пять дней, после чего судно выйдет в направлении Певека.

В настоящее время атомный контейнеровоз «Севморпуть» завершает программу первого в этом году субсидируемого каботажного рейса по маршруту Санкт-Петербург — порт Восточный (Находка) — Петропавловск-Камчатский — Мурманск и обратно.

В конце июля 2023 года правительство расширило параметры программы субсидирования перевозок по Северному морскому пути. Участники программы теперь могут привлекать к перевозкам суда по договору фрахта и использовать в своих маршрутах порты Архангельск и Находка. Ранее получить субсидию могли только те перевозчики, которые использовали для

формирования маршрутов Большой порт Санкт-Петербург или порт Мурманск в западном секторе СМП и порты Владивосток или Восточный как конечные точки.

Напомним, в начале 2022 года правительство России запустило механизм субсидирования регулярных грузовых перевозок по Северному морскому пути. Для российских грузоотправителей установлены льготные тарифы, что должно было привлечь груз на линию. В 2022 году было выполнено два круговых рейса из портов, находящихся в европейской части РФ, в дальневосточные порты и в обратном направлении. Планируется, что в 2023 году состоится три рейса.

Когда номер готовился к печати, пресс-служба ФГУП «Атомфлот» сообщила, что атомный контейнеровоз «Севморпуть», выполнявший

первый в этом году субсидируемый каботажный рейс, завершил переход из Петропавловска-Камчатского в порт Мурманск. Рейс проходил по маршруту Санкт-Петербург — порт Восточный — Петропавловск-Камчатский — Мурманск.

«Рейсовое задание выполнено в полном объеме, — сообщил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. — В Мурманск экипаж атомного контейнеровоза «Севморпуть» доставил 204 сорокафутовых рефрижераторных контейнера с морепродуктами. Переход из Петропавловска-Камчатского проходил в штатном режиме. Без ледокольной проводки атомный контейнеровоз «Севморпуть» успешно преодолел весь маршрут. Рефконтейнеры доставлены в установленные сроки».



Предложение о передаче государственного пакета (100%) акций Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Банку ВТБ было проработано кабинетом министров и представлено президенту России Владимиру Путину. 10 августа 2023 года в ходе встречи с президентом — председателем правления Банка ВТБ Андреем Костиним глава государства поддержал инициативу правительства:

«Правительство Российской Федерации проработало вопрос и вышло с предложением

ОСК ОТДАЮТ БАНКУ ВТБ

Госпакет акций ОСК будет передан ВТБ. Президент России поддержал соответствующее предложение правительства.

передать ВТБ государственный пакет акций Объединенной судостроительной корпорации. Я поддерживаю это предложение. Знаю, что с вами коллеги тоже об этом говорили, прорабатывали предварительно».

Андрей Костин отметил, что предложение о передаче госпакета акций ОСК «было, конечно, достаточно неожиданно». Вместе с тем ВТБ уже имел опыт сотрудничество с судостроительной корпорацией. «Могу сказать, что мы хорошо знаем эту организацию, с самого начала ее создания. Мы работаем тесно и с корпорацией, и с предприятиями, входящими в корпорацию, поэтому знаем проблемы, особенно в том, что касается

организации финансирования. Поэтому я уверен, что при вашей поддержке мы справимся с этой задачей и приложим все силы, для того чтобы все задачи решить. Там задач много стоит, особенно в нынешних условиях, но все они, на мой взгляд, решаемые», — сказал Костин на встрече с президентом в Кремле.

Президент заявил, что «проблем много и вопросов много, но это работающая структура и в целом набирающая темп в этой работе». По его словам, есть вопросы, требующие особого внимания, в том числе и со стороны специалистов банка. «Это связано с расчетами, с финансовым оздоровлением компании. Все, разумеется, не может быть

сделано без поддержки правительства, и такая поддержка, разумеется, должна быть обеспечена со стороны правительства», — добавил он.

Глава государства отметил, что рассчитывает на то, что специалисты ВТБ справятся со всеми этими задачами, хотя «это, без всякого преувеличения, вызов, это серьезно, это целая отрасль».

Согласно комментарию пресс-службы ОСК, доверительное управление акциями не меняет форму собственности и обязательства по действующим контрактам, в том числе по исполнению гособоронзаказа и строительству гражданских проектов.

Окончание на стр. 2



ОСК ОТДАЮТ БАНКУ ВТБ

Начало на стр. 1

«Судостроение сейчас находится в фазе роста, что требует обеспечения финансовой стабильности и инвестиций в модернизацию производственных мощностей ОСК, где консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса», — добавили в пресс-службе.

В Банке ВТБ подтвердили, что на производственную деятельность предприятий, входящих в ОСК, процесс передачи акций корпорации не повлияет: «Мы убеждены, что корпоративные изменения ни в коем случае не должны повлиять на обязательства корпорации перед заказчиками, кооперацией, сотрудниками: непрерывность хозяйственной деятельности судостроительного холдинга — безусловный приоритет» (цитата по «Интерфаксу»).

В ВТБ добавили, что любые действия со стороны банка будут возможны после того, как правительство РФ согласует порядок и реализует процедуру передачи принадлежащих государству акций ОСК.

Передача акций ОСК в доверительное управление ВТБ позволит привлечь внебюджетное финансирование для дальнейшего развития, выведет корпорацию в прибыль, сохранит и разовьет производственные компетенции входящих в нее предприятий, считает вице-премьер — глава Минпромторга России Денис Мантуров.

«Таким образом, планируется привлечь внебюджетное финансирование для дальнейшего развития корпорации. Мы ожидаем, что доверительный управляющий с учетом его многолетнего опыта обеспечит эффективное управление федеральным имуществом, бесперебойное и своевременное выполнение АО «ОСК» как гособоронзаказа, так и гражданских заказов. При этом выведет в прибыль корпорацию, сохранит и разовьет производственные компетенции входящих в нее предприятий», — сказал Денис Мантуров.

Он сообщил, что ведомство вместе с другими федеральными органами власти подготовит проект постановления правительства о передаче акций ОСК. «Президент поддержал предложение Минпромторга России передать 100% акций АО «ОСК» в доверительное управление ПАО «Банк ВТБ» сроком на пять лет. Министерство совместно с заинтересованными ФОИВами (федеральными органами исполнительной власти. — Прим. ред.) в ближайшее время согласует необходимую нормативную документацию: постановление правительства о внесении на рассмотрение президента проекта соответствующего указа», — пояснил вице-премьер.

АО «Объединенная судостроительная корпорация» — крупнейшая судостроительная компания России. Создана в соответствии с указом президента РФ в 2007 году со 100% акций в федеральной собственности. В холдинг входит около 40 предприятий и организаций отрасли (основные судостроительные и судоремонтные верфи, ведущие проектно-конструкторские бюро). В настоящее время на базе ОСК консолидирована большая часть отечественного судостроительного комплекса. Российский рынок — основной для корпорации, которая также экспортирует свою продукцию в 20 стран мира.

С момента создания ОСК предприятиями корпорации было построено и отремонтировано суммарно более 320 единиц кораблей и судов, из них гражданских — более 205 судов.

По итогам 2022 года выручка Группы ОСК составила 384 млрд рублей.

ПОДДЕРЖАТЬ ГРАЖДАНСКОЕ СУДОСТРОЕНИЕ

Правительству поручено профинансировать из ФНБ строительство 200 пассажирских судов.

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству профинансировать из средств Фонда национального благосостояния, начиная с 2025 года, программу льготного лизинга гражданских судов водного транспорта для строительства дополнительно не менее 200 пассажирских судов, в том числе электросудов. Срок исполнения — 1 марта 2024 года. Перечень поручений главы государства по итогам совещания по вопросам развития речного судоходства, состоявшегося 20 июня 2023 года, опубликован на сайте Кремля.

До этой же даты для развития перевозок по внутренним водным путям до 2035 года также необходимо предусмотреть бюджетные ассигнования федерального бюджета на субсидирование российских организаций, которым будет возмещена часть затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов, в том числе с учетом повышения коэффициента, применяемого для электросудов и гибридных судов, взамен гражданских судов, сданных на утилизацию.

Из федерального бюджета также поручено возместить часть затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития ВЭБ.РФ, на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов, а также на уплату процентов за предоставление этим организациям рассрочки по договорам купли-продажи с рассрочкой платежа, заключенным с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов.

Кабмину также необходимо до 1 декабря 2023 года при участии высших должностных лиц заинтересованных регионов разработать маршрутную сеть пассажирских перевозок по внутренним водным путям Единой глубоководной системы европейской части РФ на период до 2035 года, определив основные пункты для посадки (высадки) пассажиров, ежегодные объемы таких перевозок, необходимое количество и типы судов.

До 1 ноября 2023 года правительство должно представить доклад об обеспечении возможности использования электронных проездных билетов для проезда внутренним водным транспортом и при необходимости внести соответствующие изменения в законодательство РФ.

До этой же даты необходимо доложить о разработке национального стандарта с требованиями к зарядной инфраструктуре для электросудов.

Кроме того, до 15 октября 2023 года правительству поручено проработать вопрос об оказании государственной поддержки судостроительным организациям, осуществляющим строительство инновационных электросудов и гибридных судов, на строительство и модернизацию верфей.

До этой же даты кабмину необходимо проработать вопрос о выделении субсидий из федерального бюджета производителям пилотных партий критически важного судового оборудования в целях предоставления льгот при покупке такого оборудования, а также повышения его ценовой конкурентоспособности.



Фото пресс-службы ОСК

ПРОДЛЕНА ПРОГРАММА СУБСИДИРОВАНИЯ

Субсидирование кредитов на покупку гражданских судов продлено до конца 2025 года.

Правительство РФ продлило до конца 2025 года программу субсидирования кредитов на приобретение гражданских судов. Государство компенсирует до 75% затрат на уплату лизинговых платежей и процентных ставок по кредитам. Подписано соответствующее постановление, сообщил председатель правительства РФ Михаил Мишустин на оперативном совещании с вице-премьерами.

«Теперь еще об одном важном решении, которое дополнительно поддержит нашу отрасль судостроения в условиях

внешних ограничений. Президент говорил о том, что нужно предусмотреть удобные финансовые механизмы, чтобы внутри России появлялись новые заказы на качественные современные суда. Чтобы росла загрузка отечественных предприятий, чтобы больше становилось высокотехнологичных рабочих мест. Для дополнительного стимулирования спроса правительство продлевает действие программы субсидирования судоходных компаний еще на два года. Государство компенсирует до 75% затрат на уплату

лизинговых платежей и процентных ставок по кредитам на приобретение гражданских кораблей», — сказал Михаил Мишустин.

По его словам, в 2023 году будет сохранена возможность покупки судов с рассрочкой платежа. «Это еще один эффективный инструмент, который стал особенно востребован после введения санкций недружественными странами. Смена собственника позволила продолжить безопасную эксплуатацию более полусотни судов», — пояснил премьер-министр.



СНСЗ

ПОРТФЕЛЬ СФОРМИРОВАН

СНСЗ выходит на мощность строительства 4–6 судов в год.

Портфель заказов Средне-Невского судостроительного завода сформирован до 2029 года. Об этом сообщил генеральный директор предприятия Владимир Середохо на встрече по вопросам развития промышленности, которую провел президент РФ.

Владимир Середохо отметил, что за последние 10 лет с помощью государственной программы развития оборонно-промышленного комплекса совместно с Минпромторгом России на заводе проведена полная модернизация производства. В настоящее время СНСЗ выходит на мощ-

ность строительства 4–6 кораблей и судов в год. По словам главы предприятия, завод увеличил выпуск военных заказов в 3 раза, гражданской продукции — в разы.

Генеральный директор также отметил эффективность лизинговой программы водных судов и предложил распространить такую схему на промышленные предприятия для закупки оборудования и строительства зданий. Он также обратил внимание на нормурентабельности строительства гражданских судов, которая в данный момент не позволяет предприятиям развивать инвестиционную деятельность.

«МИБ — СПб»

СТРОИТЬ ВЗАМЕН ВЫБЫВАЮЩЕГО

«МИБ — СПб» проанализировано состояние 4350 судов старой постройки.

К 2030 году в России возникнет острая потребность в замещении выбывающих морских танкеров-бункеровщиков, построенных еще в СССР. К такому выводу пришли специалисты ООО «Морское инженерное бюро — СПб» («МИБ — СПб») в исследовании состава существующего вспомогательного и буксирного флота.

В исследовании отмечается, что доля работающих в России морских бункеровщиков, построенных еще в советские годы, до сих пор довольно высока. До сих пор в эксплуатации находятся 56 судов со средним возрастом 38,8 года. Это 35 бункеровщиков проекта 610 (58,3% от построенных) дедеветом 3326 тонн, 12 судов проекта 585 (23,5% от построенных) дедеветом 1634 тонны и девять судов проекта 1652 (60% от построенных) дедеветом 264 тонны.

Всего было построено 126 морских бункеровщиков, списаны 43 судна (34,2%) со средним возрастом сдачи на металлолом 34,3 года. Вот где находятся 26 судов (20,6%) со средним возрастом 42,8 года, и эти суда не прошли дооборудование вторым дном и вторыми бортами.

Как отмечается в исследовании, на основе закономерностей списания установлено, что к 2025 году в работе могут остаться 45 бункеровщиков старых серий, к 2030 году — 17 судов.

«Наибольшую перспективу с точки зрения нового судостроения среди служебно-вспомогательного флота имеют, помимо уже раскрученного направления морских буксиров, морские танкеры-бункеровщики и буксиры-толкачи смешанного «река-море» плавания мощностью 1200–1800 кВт, а также речные и «река-море» ледоколы», — сообщил журналу «ПортНьюс» генеральный директор «МИБ — СПб» Андрей Шляхов.

«МИБ — СПб» выполнило обновленное специальное исследование состава существующего вспомогательного и буксирного флота. Всего было проанализировано состояние 4350 судов наиболее известных советских серий, построенных сначала 60-х годов прошлого столетия до начала нынешнего. В том числе 126 бункеровщиков, 133 путейских и промерных судна, 450 речных портовых буксиров, 426 морских и «река-море» буксиров, 3185 речных буксиров-толкачей, 30 речных и «река-море» ледоколов.

БУКСИР-СПАСАТЕЛЬ

ДОСТРОЯТ НА ПЛАВУ

Буксир-спасатель «Узон» спустили на воду на Окской судовой верфи.

На АО «Окская судовой верфь» состоялся спуск на воду буксира-спасателя проекта NE 025 «Узон», строящегося для Морской спасательной службы. Всего по контракту нижегородские судостроители сдадут спасателям 5 судов данного проекта.

ФГБУ «Морспасслужба» впервые исполняет функции государственного заказчика судов, которые будет эксплуатировать в дальнейшем. Два судна будут приписаны к порту Мурманск, два — к порту Петропавловск-Камчатский, еще одно к порту Архангельск. Закладка пяти морских противопожарных буксиров-спасателей проекта NE 025 на АО «Окская судовой верфь» состоялась 16 декабря 2021 года. К текущему дню на воду спущены четыре буксира-спасателя: в декабре 2022 года был спущен «Тиман», в мае и июне 2023 года — «Тепсей» и «Печак».

Достройка и наладка судового оборудования проходят на плаву у причальной стенки завода.

Проект NE 025 разработан АО «Нордик Инжиниринг». Буксир предназначен для буксировки несамоходных плавсредств, установки и снятия знаков плавучей и береговой судоходной обстановки, заводки и подъема якорей, перевозки грузов на рабочей палубе, обеспечения работы дноуглубительного флота, обеспечения гидротехнических работ, доставки и развертывания средств ЛАРН без захода в нефтяное пятно, оказания помощи в тушении пожаров. К преимуществам проекта относится оптимизация конструк-

торских решений. Применено преобладающее наполнение отечественным оборудованием. Проектные решения являются универсальными, различные модификации данного буксира способны восполнить существующую потребность в судах данного класса и обеспечить обновление аварийно-спасательного флота России.

Тип судна — однопалубное, со средним расположением машинного отделения, с двухвальной дизельной энергетической установкой, с носовым расположением двухъярусной надстройки и открытой рабочей палубой в кормовой части.

Основные характеристики: ледовый класс КМ + Arc4 (hull, machinery) R1 AUT3 FF3WS Tig; длина — 29 м; ширина — 9,4 м; высота борта на миделе — 4,2 м; осадка по ЛГВЛ на миделе — 3,2 м; мощность главных двигателей — 2 x 746 кВт; экипаж — 8 чел.

ЗЕМЛЕСОС

НА АЛТАЕ ЗАЖДАЛИСЬ

В Городце сдали несамоходный землесос проекта 4395.

Государственная приемочная комиссия подписала приемочный акт на несамоходный землесос «Евгений Плескевич» проекта 4395, построенный на ПАО «Судоремонтно-судостроительная корпорация».

Землесос построен по заказу ФКУ «Речводпуть» для ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей».

Строительство четырех несамоходных землесосов класса Российского Классификационного Общества «Х О 2,0 (лед 10) А» производительностью 700 м³/час проекта 4395 ведется по госконтракту в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Проект выполнен РЦПКБ «Стапель».

Ранее по двум предыдущим госконтрактам построено и передано эксплуатирующим организациям 3 земснаряда этого проекта — «Аркадий Кардаков» для ФБУ «Администрация «Камводпуть», «Донской-701» — для ФБУ «Администрация «Волго-Дон» и «Северо-Двинский-701» — для ФБУ «Администрация «Севводпуть».

Земснаряд «Евгений Плескевич» будет переправлен по реке на территорию Алтайского края. Судно приобретено для региона за счет федеральных средств.

«Впервые за десятилетия для Алтайского края за счет федеральных средств было приобретено судно, которое предназначено для работ, связанных с углублением дна. Его стоимость — больше

1 миллиарда рублей. Ожидаем, что на территорию Алтайского края оно прибывает в конце сентября», — написал губернатор Алтайского края Виктор Томенко в своем Telegram-канале.

Землесос предназначен 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, а также по плавучему пульпопроводу длиной до 500 м и береговому пульпопроводу длиной до 100 м.

В соответствии с госконтрактом еще три земснаряда должны быть переданы ФГБУ «Канал имени Москвы», ФБУ «Администрация «Амурводпуть» и ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

СПК

С МОДЕРНИЗИРОВАННЫМИ КРЫЛЬЯМИ

В Зеленодольске спустили на воду скоростное пассажирское СПК «Метеор-2020».

На Зеленодольском заводе им. А. М. Горького, входящем в состав АО «Судостроительная корпорация «Ак Барс», состоялась церемония спуска на воду и передачи АО «Флот Республики Татарстан» скоростного пассажирского судна на подводных крыльях проекта 03830 «Метеор-2020». Судно названо в честь советского татарского поэта и журналиста, военного корреспондента, Героя Советского Союза Мусы Джалиля.

Скоростные пассажирские суда на подводных крыльях (СПК) проекта 03830 «Метеор-2020», разработки проектного бюро «Си Тех», обладают рядом преимуществ относительно уже существующих СПК и отвечают всем международным требованиям по комфортности и безопасности.

Модернизированная крыльевая схема обеспечивает увеличение мореходности судна на 20–30%; снижение на 40–50% перегрузок и ускорение при движении на волне; отсутствие проблемы сваливания с крыла в водоизмещающем режиме за счет положительных углов атаки носового и кормового крыла.

Кроме существенного улучшения мореходности, в рамках транспортной безопасности выполнено разделение функциональных зон судна на: кормовую зону (контролируемая экипажем зона посадки пассажиров и сдачи багажа), среднюю зону (размещение пассажиров и ручной клади) и носовую зону (размещение постов управления, кают, буфета и кают-компания экипажа).

Салон судна рассчитан на 124 пассажира, экипаж — 7 человек.

Характеристики судов проекта 03830: длина габаритная — 36 м, ширина — 11 м, осадка на плаву — 2 м, скорость на тихой воде — до 77 км/ч.



Фото АО «Бункерная компания»

ПРОЕКТЫ

ПО НАЦИОНАЛЬНЫМ
ПАРКАМ АРКТИКИ

В Арктике разрабатывают комбинированные туристические маршруты.



Фото с сайта нацпарка «Берингия»

Росзаповедцентр прорабатывает комбинированные туристические маршруты по особо охраняемым природным территориям в арктической зоне России с использованием авиации и морских судов. Участники таких маршрутов будут более мобильны и смогут посетить больше туристических мест. Об этом на фестивале «Берингов пролив» в Анадыре рассказала заместитель руководителя Росзаповедцентра Минприроды России Людмила Поплавская.

«Расширение транспортной логистики позволит повысить доступность территорий для всех

групп населения. А использование малой авиации — показать больше уникальных мест на ООПТ, обеспечить безопасность при проведении работ на заповедных территориях и при посещении туристов. Помимо этого, комбинирование авиационной и сложившейся судовой логистики сможет предложить новые виды туристских услуг на особо охраняемых природных территориях», — сказала Людмила Поплавская.

Проработка инициативы уже началась, специалисты занимаются актуализацией точек для посадки и высадки круизных туристов.

Представитель Росзаповедцентра отметила, что на Дальнем Востоке в этом году впервые запущены круизные маршруты, участники которых могут посетить заповедник «Остров Врангеля» и нацпарк «Берингия» в Чукотском автономном округе, нацпарк «Командорские острова» и заповедник «Корякский» в Камчатском крае, заповедник «Курильский» и заказник «Малые Курилы» в Сахалинской области.

По данным Росзаповедцентра, в арктической зоне России 14 заповедников, 10 национальных парков и восемь заказников. В 2022 году самыми посещаемыми из них стали нацпарк «Онежское Поморье» в Архангельской области, заповедник «Костомукшский» и нацпарк «Калевальский» в Карелии. Каждый из них посетило порядка 30 тыс. человек.

Всего в 2022 году особо охраняемые природные территории федерального значения посетили 14 млн человек, что на 32% больше, чем в 2021 году. Было проведено более 3,2 тыс. экскурсий для 42,5 тыс. человек, заключено 88 договоров между ООПТ и туристическими компаниями, а арктические ООПТ посетило 425 организованных групп детей, или 11,5 тыс. человек.

В ТУР ПО «БЕРИНГИИ»
И «ОСТРОВУ ВРАНГЕЛЯ»

На Чукотке самым перспективным направлением туризма считают туризм круизный.

Турпоток на Чукотку в 2023 году достигнет 23 тыс. человек, такова официальная статистика Росстата. На данный момент округ уже посетили 7 тыс. туристов. По данным Департамента культуры, спорта и туризма региона, самое актуальное направление развития туризма в округе — круизный туризм.

«Округ совместно с Ростуризмом и Минвостокразвития ра-

ботает над внесением изменений в распоряжение правительства РФ о перечне портов и пунктов для высадки-посадки пассажиров круизных судов под иностранным флагом. До 2019 года на Чукотку приходило до 10 «иностранцев», — отмечает врио начальника департамента Евгений Тихомиров.

Востребованным туром у иностранцев является круиз по заповедным местам Чукотки. Суд-

но «Профессор Хромов» в сезон сделает два рейса Угольные Копи — Эгвекино для участников фестиваля «Берингов пролив». С 8 августа отправится в свой тур по территории национального парка «Берингия» и заповедника «Остров Врангеля». Среди мест высадки — остров Ыттыгран, кордон парка «Гильмимыль», поселок Наукан, кордон «Сомнительная» на острове Врангеля.

«На данный момент мы работаем над масштабным системным подходом развития арктического туризма, уже появились отдельные его сегменты. Среди перспективных направлений — круизный туризм. Уже обсуждается предложение по строительству грузопассажирских круизных лайнеров ледового класса. Чтобы была возможность не только перевозить грузы по северному завозу, но и знакомить с уникальной природой и фауной Арктики наших жителей», — рассказал заместитель председателя правительства РФ — полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев в интервью.



Фото с сайта правительства Чукотского АО

«ВОДОХОДЪ»



Фото с сайта компании «ВодоходЪ»

ВОТ ЭТО «ПРОБЕГ»!

Малый флот компании «ВодоходЪ» насчитывает 22 судна в пяти регионах России.

За три месяца навигации малый флот компании «ВодоходЪ» перевез 319 тыс. пассажиров. Флот прогулочных и скоростных судов компании и ее дочерних предприятий в пяти регионах России насчитывает 22 единицы. Общий «пробег» этих судов с начала навигации составил 181 тыс. км.

В Санкт-Петербурге на маршруте от Эрмитажа до ГМЗ «Петергоф» (оператор АО «ВодоходЪ») работает 5 судов на подводных крыльях «Метеор». С 28 апреля по 31 июля 2023 года «Метеоры» осуществили 2412 рейсов и перевезли 100,56 тыс. пассажиров (в 2022 году за тот же период — почти 102,7 тыс. пассажиров).

С 9 июня 2023 года «ВодоходЪ. Пассажирский порт» запустил в работу по реке Енисей двухпалубный пассажирский катамаран на электрическом двигателе «ЭкоходЪ». Судно на электродвижении осуществляет ежедневные пассажирские перевозки по маршруту Красноярск — Дивногорск и экскурсионно-прогулочные рейсы в акватории Красноярска. За три месяца оно выполнило более 170 рейсов и перевезло около 9,8 тыс. пассажиров.

В Нижнем Новгороде (оператор АО «ВодоходЪ») к четырем судам класса «Москва»/«Нева», осуществляющим прогулки по Волге и Оке, добавился новый пассажирский катамаран на электрическом двигателе «ЭкоходЪ 2», который с 16 июня 2023 года выполнил 178 рейсов. Речные прогулки на нем совершили 14 тыс. человек. Катамаран ежедневно осуществляет до шести экскурсионно-прогулочных рейсов продолжительностью от 1,5 до 3 часов. Всего в Нижнем Новгороде на пяти прогулочных судах

с начала навигации пассажиропоток превысил 100 тыс. человек, что на 10% больше прошлогодних показателей.

В Краснодарском крае морская пассажирская навигация 2023 года началась 9 мая на линии Новороссийск — Геленджик — Сочи (оператор ООО «ВодоходЪ экспресс»). СПК «Севастополь» (проект «Комета 120М») и пассажирский катамаран «Грифон» совершают ежедневные кругорейсы из Новороссийска и Сочи во встречном направлении, с заходом в Геленджик. Переход между Новороссийском и Геленджином занимает 1 час, между Геленджином и Сочи в среднем — 4 часа. Скоростные суда обслужили за три месяца почти 29,5 тыс. пассажиров, что на 16,8% больше показателя за аналогичный период 2022 года (25,23 тыс. человек).

В Москве с 20 июня 2023 года запущен круглогодичный речной маршрут электротранспорта по Москве-реке (оператор АО «ВодоходЪ. Пассажирский порт»). За первый месяц работы на маршруте Киевский — Сердце Столицы инновационные суда перевезли более 60 тыс. пассажиров, выполнили 2 тыс. рейсов и прошли свыше 15 тыс. км. Ежедневно по Москве-реке курсирует 9 электросудов, созданных по российским технологиям и названных в честь притоков Москвы-реки.

До конца 2023 года планируется открытие второго маршрута Автозаводский мост — Печатники. С запуском всех этапов проекта в столице появится 21 экологичное речное электросудно, 23 плавучих причала с четырьмя береговыми зарядными станциями, 2 пункта технического обслуживания флота с возможностью подзарядки.



Фото с сайта компании «ВодоходЪ»



ВОДНЫЕ ПРОГУЛКИ



Фото предоставлено пресс-службой ГК «Астра Марин»

ДО ПЕТЕРГОФА НА СПГ

Двухпалубный теплоход «Чайка» станет первым судном на СПГ на регулярных маршрутах Санкт-Петербурга.

Пассажирское двухпалубное судно на сжиженном природном газе «Чайка» (построено на Зеленодольском заводе имени А. М. Горького в 2021 году) введено в регулярную эксплуатацию в Санкт-Петербурге под брендом «Астра Марин». Судно встало на регулярную линию между Санкт-Петербургом и Петергофом.

«Чайка» станет первым судном на СПГ в Санкт-Петербурге, которое действует на регулярных водных маршрутах. Теплоход будет отправляться 5 дней в неделю от причала «Румянцевский спуск» из Санкт-Петербурга в Петергоф и обратно. Кроме того, на борту теплохода стартуют 2-часовые тематические круизы разных форматов, ранее не представленных в акватории Невы.

Салон судна выполнен с панорамным обзором, он оборудован современными системами кондиционирования и отопления, четырьмя санузлами, пассажирам доступен полноценный бар. Площадь верхней палубы теплохода составляет 350 кв. м, что делает ее

самой большой открытой палубой среди всего флота на Неве.

«Чайка» — это новый опыт отдыха на воде в Петербурге, своеобразный теплоход-хамелеон, который каждый день предлагает новые форматы прогулок по Неве. Мы начинаем с трех совершенно разных по наполнению форматов водных прогулок, интересных как семьям с детьми, так жителям и гостям города, кто хочет активно отдохнуть на борту современного теплохода. Кроме того, «Чайка» за счет своего большого и широкого салона подходит для организации деловых мероприятий, — рассказывает Андрей Кузнецов, генеральный директор «Астра Марин». — Для нашей компании важным является эксплуатация первого в Петербурге прогулочного судна на СПГ. Использование этого вида топлива позволяет снизить износ двигателей, уменьшить расходы на эксплуатацию и сократить выбросы вредных веществ в атмосферу. Такие возможности, несомненно, вносят вклад в экологическое развитие Петербурга».

КАТАМАРАНОМ
ДО КРОНШТАДТА

Катамаран «Форт Кроншлот» вышел на линию между Санкт-Петербургом и Кронштадтом.

Скоростной пассажирский катамаран «Форт Кроншлот», построенный на Средне-Невском судостроительном заводе, вышел на регулярную пассажирскую линию. Головное судно проекта 04580 «Котлин» совершило первый рейс на линии возобновленного в 2021 году водного маршрута между Санкт-Петербургом и Кронштадтом.

«Форт Кроншлот» был заложен весной 2022 года и спущен на воду 27 апреля 2023 года. Проект, реализуемый в рамках развития туристско-рекреационного кластера «Остров фортов», предусматривает

строительство 10 судов до 2025 года (проектов «Котлин» и «Соммерс»). Заказчиком выступает ООО «Нева Тревел».

Второй катамаран «Форт Петр I» выйдет на линию в ближайшее время.

Катамараны проекта 04580 «Котлин» спроектированы для использования на внутренних водных путях и прибрежных морских районах. Их особенность в том, что конструкция адаптирована к навигации в черте Петербурга с учетом низких мостов, требований к минимальному волнообразованию и возможности выхода в Финский залив.



Фото из Telegram-канала СНСЗ

ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИОТКРЫТЬ ТАЙНЫ СЕВЕРНЫХ ОСТРОВОВ

Новый пассажирский причал появился на Крестовском острове.

На Крестовском острове в Санкт-Петербурге группа компаний «Астра Марин» открыла новый пассажирский причал для водных транспортных маршрутов и экскурсионных теплоходов. Во время торжественной церемонии открытия вице-губернатор Санкт-Петербурга Кирилл Поляков отметил важность развития транспортной инфраструктуры города. Тем более что в пешей доступности расположено большое количество достопримечательностей.

Генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов заявил, что с открытием нового причала у компании появятся новые маршруты: «Новый причал расширяет географию водных транспортных маршрутов в Санкт-Петербурге и открывает новые возможности для отдыха туристов и жителей города. Каждый из маршрутов с остановкой на Крестовском острове обладает своей уникальной концепцией. «Круиз впечатлений» создан, в первую очередь, для семейного отдыха, скаждым годом набирающего популярность на наших теплоходах — из

центра города можно быстро добраться до петербургских парков и мест развлечения. «Тайны северных островов» больше подходят любителям малоизвестных фактов о Петербурге. А «Паромная переправа» между парками обязательно вызовет ажиотаж. По сравнению с наземным транспортом она дает возможность добраться от одной локации до другой как минимум в два раза быстрее. Мы планируем, что причал «Крестовский остров» уже в этом году обслужит более 10000 пассажиров».

Благодаря этому проекту Крестовский остров и ЦПКиО им. С. М. Кирова на Елагином острове соединили водным транспортом с Васильевским островом и Парком 300-летия Санкт-Петербурга. Открытый причал расположен на набережной Мартынова у 2-го Елагиного моста. Меньше чем в 7 минутах ходьбы от него находится станция метро «Крестовский остров».

Остановка на новом причале уже включена в три водных транспортных и экскурсионных маршрута. Два из них впервые

соединили Крестовский и Васильевский острова («Тайны северных островов» и «Круиз впечатлений»). Третья новая линия — это «Паромная переправа», соединяющая популярные места отдыха жителей и гостей города: ЦПКиО им. С. М. Кирова на Елагином острове, парк развлечений «Диво Остров» и Приморский парк Победы на Крестовском острове с Парком 300-летия Санкт-Петербурга, расположенным на берегу Финского залива. На этой линии начинают работать 11-местные тримараны.

Реализация проекта причала «Крестовский остров» длилась в течение двух лет. Это сооружение эстакадного типа, рассчитанное для швартовки двухпалубных и однопалубных теплоходов, включая маломерные суда. Инфраструктура причала соответствует концепции безбарьерной среды — здесь предусмотрена возможность беспрепятственной посадки и высадки пассажиров для лиц с ограниченными возможностями здоровья.

КЛАССНЫЙ ПРИЧАЛ «ОСТРОВА ФОРТОВ»

РС участвует в развитии инфраструктуры музейного комплекса «Остров фортов».

Российский морской регистр судоходства принимает участие в развитии инфраструктуры музейно-исторического комплекса «Остров фортов» в Кронштадте — одного из самых масштабных российских туристических проектов.

На класс РС завершено строительство нового панорамного понтона для пассажирского причала «Остров фортов-1» проекта ПРП-44. Комплект классификационных документов РС на причал выдан 27 июля 2023 года.

Причал «Остров фортов-1» представляет собой стоечное судно длиной 44,18 м, шириной 12 м. Объект построен на судостроительном заводе «РОСТР»,



Фото РС

г. Новая Ладога, Ленинградская область, по проекту петербургской проектной компании «Форс Технологии». Заказчиком проекта выступила судоходная компания «Нева Тревел».

Символ класса РС: K(*)[1] Berth-connected ship (S) floating terminal.

Причал предназначен для обеспечения швартовки и стоянки пассажирских судов, в том числе скоростных катамаранов.

УЧЕНИЯ

ОТРАБОТАЛИ ПО СЦЕНАРИЮ

На шлюзах Волго-Балта прошли учения по ликвидации ЧС.

На Нижне-Свирском и Верхне-Свирском шлюзах администрации «Волго-Балт» (Ленинградская область) проведена проверка готовности к локализации и ликвидации чрезвычайной ситуации при аварии.

В рамках учений отработаны действия персонала Свирского района гидросооружений и судоходства и территориальных сил Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций Ленинградской области. Учения проводились по следующим вводным: прорыв напорного фронта при разрушении основных ворот нижней головы шлюза при открытых основных воротах верхней головы.

Дополнительно отработан сценарий разлива нефтепродуктов

с аварийного судна с последующим выполнением комплекса мер по локализации и ликвидации аварии. Участниками была задействована специальная техника и оборудование.

В учениях принимали участие сотрудники Главного управления МЧС России по Ленинградской области, Северо-Западного центра «ЭКОСПАС», штатного аварийно-спасательного формирования Свирского района гидросооружений и судоходства, а также аварийно-ремонтные бригады шлюзов. Практическое проведение комплекса работ по локализации и ликвидации последствий аварии позволило оценить достаточность и эффективность спланированных действий, а также оперативность их развертывания. Поставленные

задачи учений выполнены в полном объеме.

Учения на шлюзах проведены в соответствии с методическими рекомендациями о порядке осуществления регулярных обследований гидротехнических сооружений.



Фото с сайта Росморречфлота

ЭЛЕКТРОСУДА

К СЕРДЦУ СТОЛИЦЫ

На регулярный маршрут по Москве-реке вышло девятое электросудно.

Еще одно электросудно, «Химка», вышло на первый регулярный маршрут Киевский — Сердце Столицы по Москве-реке. Оно внесено в реестр Российского классификационного общества (РКО), чтобы получить сертификацию и допуск к перевозке пассажиров, сообщается в Telegram-канале Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

За первый месяц работы маршрута электросуда уже перевезли более 60 тыс. пассажиров, выполнили более 1,5 тыс. рейсов и прошли свыше 10 тыс. км по Москве-реке. Напомним, первый регулярный маршрут открылся 20 июня 2023 года.

По первому регулярному речному маршруту сегодня курсирует восемь судов.

На данный момент суда уже курсируют между причалами Киевский и Сердце Столицы, их промежуточные остановки — Трехгорный, Сити — Центральный, Сити — Багратион и Кутузовский. Другие остановки маршрута начнут работать по мере готовности причальной инфраструктуры.

В Москву отправили четыре электросудна из Санкт-Петербурга и пять новых плавучих причалов из Перми. Перед выходом в рейс суда пройдут проверку работы систем безопасности, тестирование оборудования в трюме и салоне, ходовые и швартовные испытания. Московские специалисты также обследуют плавучие причалы на предмет их устойчивости к нагрузкам от речного течения, волн и ветра.

«Попоручению Сергея Собянина мы продолжаем развивать современную инфраструктуру регулярного речного электротранспорта. Новые плавучие причалы будут полностью интегрированы в систему московского транспорта, как и те, что уже действуют на первом маршруте. Причалы и суда полностью экологичны, не наносят вреда акватории Москвы-реки и работают исключительно за счет электричества. Это выдающаяся для мировой практики разработка, выполненная отечественными судостроительными компаниями», — отметил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Четыре новых плавучих причала будут диаметром 10 метров и один — 16. Все их детали сделаны из высокопрочной стали, которая надежно защищает конструкции от внешних повреждений и перепадов температуры. Процесс зарядки электросудов на таких причалах происходит бесшумно и незаметно.

На борту сухогруза из Санкт-Петербурга в Москву суда пройдут по

10 крупным водоемам, включая речные каналы и озера. Перевозка находится под усиленным контролем — специалисты следят за соблюдением правил транспортировки, сроками, а также за изменениями погодных условий.

Как сообщал «Водный транспорт», всего по контракту между мэрией Москвы и ОАО «Пассажирский порт» (часть группы ООО «ВодоходЪ») предусмотрено строительство 21 судна, 23 причалов нового типа, шести зарядных станций, двух пунктов отстоя флота. Договор на обслуживание речных перевозок в столице заключен сроком на 15 лет. Суда строятся на верфи «Эмперииум» (Emperium, входит в Sitronics Group) под Санкт-Петербургом. Для запуска первого маршрута было построено и передано 10 судов.

Электросуда около 22 м в длину вмещают до 50 пассажиров, включая места для маломобильных граждан. Провозная способность каждого из двух маршрутов составит 15–16 тыс. пассажиров в сутки.



Фото с сайта Дептранса Москвы

ПРИЧАЛЫ



Фото пресс-службы комплекса городского хозяйства Москвы

ЧТО СКРЫВАЕТ
ДОННЫЙ ГРУНТ

В Москве на акватории 11 пассажирских причалов провели работы по очистке и дноуглублению.

Специалисты комплекса городского хозяйства провели работы по очистке акваторий и углублению дна столичных причалов. Об этом сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства Петр Бирюков.

«Завершены масштабные работы по очистке акваторий 11 пассажирских причалов и углублению дна шести. Это позволит в полном объеме обеспечить безопасность подхода и швартовки судов. Для бесперебойной работы судоходства все мероприятия проводились только по будням в утреннее время», — рассказал Петр Бирюков.

Гидротехнические работы проводились из-за загрязнения дна Москвы-реки крупным бытовым мусором и металлоломом. Это может стать причиной повреждения теплоходов.

Перед началом очистки водолазы тщательно обследовали дно, на некоторых причалах дополнительно извлекли донный грунт. Также задействовали баржу, оборудованную краном для подъема крупного бытового мусора. В более сложных работах по углублению дна использовалось судно, оснащенное специальным ковшом.

Извлеченные предметы и мусор переместили на берег для утилизации. Донный грунт высушивают в контейнерах и отвозят на специальный полигон.

ВОКЗАЛЫ

СЕВЕРНЫЙ И ЮЖНЫЙ

Речные вокзалы Москвы с начала навигации приняли около 160 тыс. пассажиров.

В Москве подведены итоги первых трех месяцев речной навигации. Причалы Северного и Южного речных вокзалов приняли и отправили почти 1 тыс. теплоходов с более 160 тыс. пассажиров на борту, рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Как напомнил Максим Ликсутов, на круизных теплоходах можно попасть в 30 крупных городов и туристических центров страны. Самые популярные направления июля — Санкт-Петербург, Ярославль, Пермь и Казань.

«После обновления Северный и Южный речные вокзалы стали комфортным местом отдыха москвичей и туристов. Кроме того, там регулярно устраивают бесплатные мероприятия для детей и взрослых. За 3 месяца с начала навигации причалы обоих вокзалов приняли и отправили почти 1 тыс. теплоходов с более 160 тыс. пассажиров на борту. Мы продолжаем развивать речной транспорт и повышать качество сервиса по задаче мэра Москвы Сергея Собянина», — добавил Максим Ликсутов.



Фото из Telegram-канала Дептранса Москвы

Навигация-2023 открылась на Южном речном вокзале 28 апреля, на Северном речном вокзале — 29 апреля.

Как ранее говорил Максим Ликсутов, в этом сезоне причалы Северного и обновленного Южного речного вокзала примут и отправят больше 2 тыс. теплоходов.

КОНФЕРЕНЦИЯ

26 сентября
2023 года

2 «СУДОРЕМОНТ,
МОДЕРНИЗАЦИЯ,
КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург

ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68

+7 (812) 570-78-03

+7 (812) 712-45-16

E-mail:

snitko@portnews.ru

mn@portnews.ru

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта администрации Архангельска

НА ВСЕ РУКИ

Беломорская сплавная компания строит второй буксир проекта «Ярослав».

Глава Архангельска Дмитрий Морев в ходе рабочей поездки познакомился с работой компании, которая занимается доставкой леса в Архангельск по Северной Двине. В собственности предприятия «Беломорская сплавная компания» более ста буксиров, барж и плавкранов. Четыре года назад здесь начали развивать новые направления — судостроение и судоремонт. На базе предприятия были модернизированы более 20 судов. В 2021 году на воду спустили судно проекта «Ярослав» «Генерал Стрелков», которое второй год справляется с буксировкой плотов слесом. В настоящее время предприятие строит второе подобное судно. «Мы имеем все необходимое оборудование и квалифицированный штат сотрудников для проведения судоремонтных и судостроительных работ. Коллектив компании — профессиональные речники с большим опытом работы на водных артериях Северо-Западного федерального округа.

Ежегодно члены экипажей проходят профессиональную подготовку, повышение квалификации», — рассказал генеральный директор предприятия Иван Пуканов.

Спикер Гордумы Валентина Сырова, участвовавшая в поездке, отметила, что компания полностью перешла на российское производство и вкладывается в собственное развитие. «Предприятие строит суда и создает рабочие места, платит налоги в местный бюджет. Подобные компании являются гордостью для нашего региона. Такими темпам и мы удостоим Архангельскую область звания «Арктическая лесопилка», — сказала Валентина Сырова.

Дмитрий Морев подчеркнул, что благодаря тесному взаимодействию власти и бизнеса предприятие получило статус резидента Арктической зоны. «Уверен, это позволит развивать судостроение на архангельской земле», — резюмировал Дмитрий Морев.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

ВНИЗ ПО ЕНИСЕЮ

ЕРП планирует увеличить транспортировку древесины плотокаравами на 20%.

Енисейское речное пароходство в навигацию 2023 года планирует перевезти около 75 тыс. куб. м леса на плотках, что на 20% превышает показатель прошлого года. 28 июля в Дудинку прибыл плотокарава́н круглого леса объемом 26,4 тыс. куб. м, который вышел из устья Ангара 16 июля. Его ширина достигала 70 м, длина — 800 м, осадка — 0,9 м.

Для транспортировки древесины были задействованы теплоходы

Енисейского речного пароходства «Дмитрий Корольский», «РТ-701», «Абан», «Кононово», «Ангара-61» и «Ангара-63».

Первый в навигацию 2023 года плотокарава́н объемом 26,6 тыс. куб. м был доставлен в Дудинку в начале июля. Оставшийся объем древесины отправился вниз по Енисею в первой декаде августа.

В Дудинке на выемке леса из воды работает плавкран Енисейского пароходства.

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

БАГАЕВКА: УСПЕТЬ ЗА НАВИГАЦИЮ

На Багаевском гидроузле поднимут 220 тыс. куб. м грунта.

На участке в створе Багаевского гидроузла начались дноуглубительные работы. На объект прибыл земкараван, в составе которого мотозавозни, брандвахта, буксиры и несамоходный земснаряд производительностью 550 куб. м грунта в час.

По словам заместителя генерального директора Ространс-модернизации Дениса Ахаева, на участке будут произведены работы по подъему около 220 тыс. куб. м грунта. Дноуглубление планируется завершить в навигационный период 2023 года.

Возведение Багаевского гидроузла в створе Дона на 3089 км судового хода Единой глубоководной системы началось в 2018 году. Цель — повышение транспортной доступности и улучшение условий работы водохозяйственного комплекса донского региона, обеспечение надежности и безопасности судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону. Пропускная способность участка увеличится с 12 до 19 млн тонн грузов. Планируемая дата окончания строительства — четвертый квартал 2024 года. Гидроузел начнет функционировать с начала навигационного периода 2025 года.

Заказчиком работ по строительству второго (основного) этапа Багаевского гидроузла выступает ФКУ «Ространс-модернизация». Строительство ведет ГК «Стройтрансгаз».



Фото предоставлено ФКУ «Ространс-модернизация»

ДНР

ВПЕРВЫЕ В ОБРАТНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Из порта Мариуполь в Ростов-на-Дону отправлена партия металлопродукции.

Партия железной арматуры и металлических профилей, произведенных на металлургических комбинатах ДНР, отправлена из Мариупольского морского торгового порта в порт Ростов-на-Дону. Это первый подобный груз: прежде в порт Мариуполь доставляли строительные материалы из других субъектов РФ, теперь регион начал поставлять свою продукцию на российский рынок. Об этом со ссылкой на заместителя председателя правительства Марата Хуснулина сообщает пресс-служба российского кабмина.

«Судно, которое доставило в Мариуполь из Ростова-на-Дону 1,9 тыс. тонн строительных материалов для восстановления объектов в новых регионах, обратно ушло с металлургической продукцией, произведенной в Макеевке, Енакиеве и Алчевске», — рассказал Марат Хуснулин. Он добавил, что оператором поставок строительных материалов через морской порт Мариуполь для ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей определено ФАУ «РосКапСтрой» Минстроя России.

«В перспективе мы ожидаем увеличения объемов отправок различных грузов из порта Мариуполь», — добавила директор ФАУ «РосКапСтрой» Юлия Максимова.

Как сообщалось ранее, руководитель Росморречфлота Захарий Джигоев заявлял, что совокупный грузооборот портов Мариуполь и Бердянск в 2023 году может достигнуть 1 млн тонн. По состоянию на 26 июля с начала года Мариупольский порт перевалил более 44 тыс. тонн разного вида грузов, в том числе: железобетонных конструкций — 7,3 тыс. тонн, около 26 тыс. тонн зерна и более 11 тыс. тонн стройматериалов.

ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ИНСПЕКТИРУЮТ ГТС И ПУТИ

В Волго-Донском бассейне за полгода перевезли почти 4 млн тонн грузов.

Более 3 тыс. судов прошло за первое полугодие 2023 года по Волго-Донскому бассейну внутренних водных путей, выполнено свыше 22 тыс. шлюзований. Грузоперевозки по водным путям бассейна в отчетный период составили 3,98 млн тонн, в том числе 1,62 млн тонн нефтепродуктов.

В учреждении состоялось совещание по итогам инспекторского осмотра гидросооружений, водного пути, флота, объектов энергетики и связи, объектов транспортной инфраструктуры, а также по вопросам охраны труда и промбезопасности. Плановый инспекторский осмотр прошел в Волгоградском, Волжском, Донском и Цимлянском районах гидросооружений и судоходства, а также в Верхне-Донском и Кубанском районах водных путей и судоходства.

Специалисты проверили техническое состояние, содержание и качество выполненных работ по предписаниям предыдущего инспекторского осмотра 132

гидротехнических сооружений, включающих 21 шлюз, 3 насосные станции, 6 земляных и 3 водобросных плотины, а также судоходных каналов, дамб и других сооружений, входящих в состав комплексных гидроузлов. В целях проверки условий судоходства и качества содержания средств навигационного оборудования был проведен плановый осмотр судоходного водного пути общей протяженностью 433 км. Инспекторы проверили 36 судов

технического флота в Донском РГСЦ, Верхне-Донском РВПиС, Цимлянском РГСЦ и Кубанском РВПиС.

По итогам работы комиссии отмечены дефекты сооружений и оборудования, которые могут повлиять на снижение технического состояния и уровня безопасности судоходных ГТС. Комиссия оценила также работу судовых экипажей по поддержанию судов в исправном техническом состоянии и надлежащем виде.



Фото с сайта администрации «Волго-Дон»

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

НЕ ХВАТАЕТ ПРИЧАЛОВ БАЙКАЛУ

В Иркутской области пытаются решить инфраструктурные проблемы на Байкале.

Иркутская область представит на федеральном уровне предложения по реконструкции причальных сооружений на Байкале. Причальные сооружения в поселке Листвянка и в порту Байкал осмотрели помощник президента РФ Игорь Левитин и губернатор Иркутской области Игорь Кобзев.

В настоящее время неудовлетворительное состояние причальной инфраструктуры на Байкале является одной из наиболее острых проблем, сдерживающих развитие круизного туризма на Байкале и туристической отрасли в целом.

Реконструкция причалов требует значительного финансирования.

В акватории озера Байкал со стороны Иркутской области имеется 32 портовых гидротехнических сооружения разной формы собственности. В регионе регулярными перевозками пассажиров водным транспортом занимаются две компании-судовладельца, обеспечивающие объем перевозок около 500 тыс. пассажиров в год.

Около 70 компаний имеют лицензию на перевозку пассажиров водным транспортом и работают с туроператорами по организации водных круизов. Всего на озере

Байкал курсирует 315 судов и более 20 тыс. маломерных судов.

«Есть поручение президента России по развитию туризма на Байкале. Одна из главных проблем — необходимо найти порт, удобный для базирования судов в зимнее время. Все специалисты сошлись на том, что порт Байкал больше всего для этого подходит. Поэтому наш визит связан с тем, что мы провели обследование, здесь были проектировщики, они посмотрели, что реально можно причал восстановить. Первое, надо разобраться с собственностью. Второе, нужно определиться, это туризм или порт, где отстаиваются суда. Если это можно совместить, тогда будет понятно, какая часть федеральная, какая региональная, какая бизнеса. Я думаю, что мы представим президенту все предложения», — рассказал Игорь Левитин.

«Благодарен Игорю Евгеньевичу, что он включился в эту работу. Мы подготовим ряд предложений, которые потом войдут в поручения президента. Это в перспективе поможет привести в надлежащее состояние причал не только в порту Байкал, но и реконструировать причал «Рогатка» и причал в Листвянке», — отметил Игорь Кобзев.



Фото с сайта правительства Иркутской области

ДО СЕВЕРНЫХ БЕРЕГОВ

Восточно-Сибирское речное пароходство построит четырехпалубный круизник.

На судовой верфи Восточно-Сибирского речного пароходства, входящего в группу компаний «Истлэнд», построят четырехпалубный круизный лайнер проекта PV8714. Судно станет первым из двух судов этого типа, которые будут построены на предприятии в рамках обновления байкальской флотилии.

«Строительство современного лайнера — новый этап развития судоходства на Байкале. Это экономичное, энергоэффективное

судно, оснащенное современным навигационным оборудованием и системами противопожарной безопасности. Новое круизное судно — это, по сути, комфортабельный отель, гости которого смогут встречать каждое утро с новыми пейзажами за стеклом иллюминатора», — рассказал президент ГК «Истлэнд» Сергей Ерошенко.

Кроме того, за счет увеличения ширины судна уменьшена его осадка до 2,6 м, что необходимо для его безопасного прохождение

ния в створе истока реки Ангара. Новое пассажирское судно станет крупнейшим на Байкале. Габаритная длина составит 87 м, высота — 15 м, а ширина — 14 м. Дальность плавания — не менее 1,6 тыс. км, что позволит доходить до самых северных берегов Байкала.

Для сборки стального корпуса и надстройки пассажирского судна специалистами ВСРП была возведена специальная площадка, способная выдерживать значительные нагрузки.

«Заповедное ожерелье Байкала». Они побывали в знаковых и заповедных местах самого крупного пресноводного озера в Евразии.

Программа круиза, в частности, включала знакомство с Байкальским музеем РАН в Листвянке, экскурсии на остров Ольхон, посещение острова Тонкий на территории Бурятии.

В августе и сентябре 2023 года в круизный тур отправятся еще две группы туристов. Они совершат круиз на теплоходе «Александр Великий». Программа тура будет несколько отличаться от первого. Туристы посетят Листвянку, мыс Кадильный, бухту Академическую, остров Ольхон, мыс Бурхан, маршруты «Север Ольхона» и «Акватория Малого моря».



Фото с сайта Минприроды России

ТАТАРСТАН

ЭТАП ЗА ЭТАПОМ,
НИТКА ЗА НИТКОЙ

На Нижнекамском шлюзе — самом загруженном в Камском бассейне — начался очередной этап реконструкции.

На Нижнекамском шлюзе строители приступили к поднятию рымов в камере шлюза на правой нитке. В рамках реконструкции шлюза будут обновлены гальсбанты рабочих двустворчатых ворот, фундамент для маслonaпорной установки гидроприводов, гидроприводы аварийно-ремонтных ворот и рабочие опускаемые ворота. Также будут заменены насосы откачки камер шлюза.

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

23 июня 2023 года было получено заключение о соответствии объекта реконструкции левой нитки Нижнекамского шлюза требованиям проектной документации. Полностью работы на гидросооружении планируется завершить в 2023 году.

Нижнекамский судоходный двухниточный однокамерный шлюз входит в состав сооружений Нижнекамского гидроузла, который расположен на реке Кама в Набережных Челнах (Татарстан). Это самый загруженный шлюз Камского бассейна. В 2022 году через шлюз прошло около 8,5 тыс. судов.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ



Фото с сайта ФБУ «Администрация «Амурводпуть»

ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ...

В Амурском бассейне прошли учения по ликвидации разливов нефти.

В Амурском бассейне в местах дислокации филиалов ФБУ «Администрация «Амурводпуть» состоялись учения по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на внутренних водных путях. К тренировке было привлечено более 40 сотрудников, задействовано 11 судов технического флота и плавсредств.

По замыслу учений, при бункеровке теплохода на территории ремонтно-отстойного пункта в акватории затона произошла аварийный разлив нефтепродуктов с грузовой нефтеналивной самоходной баржи из-за разрыва шланга подачи дизельного топлива.

Учения проводились в три этапа. В ходе первого этапа были уточнены планы действий экипажей нефтеналивных барж при аварийном разливе топлива, откорректированы схемы оповещения комиссий по ЧС филиалов, проведены занятия и инструктажи по охране труда с участниками учений.

В ходе второго этапа проведен сбор личного состава, отработан порядок действий диспетчерских служб при получении сигнала,

а также передачи донесений в вышестоящие органы управления. На этом этапе состоялась практическая отработка экипажами задействованных судов сигнала «Общесудовая тревога при разливе нефтепродуктов», в рамках которого были продемонстрированы навыки установки боновых заграждений для ограничения распространения топлива по акватории, а также применения членами команды специальных сорбирующих средств. Шкиперами нефтеналивных судов организовано взаимодействие через диспетчерскую службу с руководящим составом филиалов.

На заключительном этапе учений был произведен разбор и дана оценка действиям экипажей судов, руководящего состава и членов комиссии филиалов по ЧС.

Представители управленческого аппарата ФБУ «Администрация «Амурводпуть» положительно оценили оперативные действия членов экипажей нефтеналивного судна НТ-102, теплохода «Киров» и дежурного судна «Стрежень» при локализации и ликвидации условного разлива топлива.



МОРСПАССЛУЖБА



Фото из Telegram Находкинского СРЗ

ЧЕРЕЗ ТРИ ОКЕАНА И СЕМЬ МОРЕЙ

Завершилась уникальная 5-месячная операция по буксировке трубоукладочной баржи «Фортуна».

Морская спасательная служба успешно завершила уникальную операцию буксировки крупнейшего российского трубоукладчика — трубоукладочную баржу (ТУБ) «Фортуна» по маршруту Мурманск — порт Находка (Приморский край). На Находкинском судоремонтном заводе «Фортуна» подготовят к новому рабочему сезону.

Протяженность буксировочной операции, которая проводилась основным буксирным судном «Умка» в сопровождении вспомогательного многофункционального аварийно-спасательного судна «Бахтемир», составила 18 100 морских миль.

Операция по морской буксировке ТУБ проводилась с 1 марта по 26 июля. Объект — якорная баржа для строительства морских подводных трубопроводов и тяжелое крановое судно. Маршрут буксировки пролегал через три океана — Атлантический, Индийский и Тихий. Отмечается, что за пять месяцев буксировки экипажи спасательных судов с высоким профессионализмом справились со всеми трудностями буксировочной операции такого сложного объекта. Часть морской буксировки проходила по маршруту с высокой пиратской активностью, что требовало постоянной высокой концентрации членов экипажей судов буксирного каравана в целях

безопасного выполнения поставленной задачи и потребовало привлечение вооруженной охраны.

Преодолев почти за пять месяцев три океана и семь морей, буксирный караван прибыл в залив Находка, завершив рейс без инцидентов и происшествий.

Морская спасательная служба не один десяток лет является лидером по предоставлению услуг буксирования судов. Услуги буксировки оказываются государственным и частным предприятиям, в том числе компаниям нефтяной и газовой промышленности. В арсенале Морспасслужбы — суда специализированного буксировочного флота, которые имеют полное оснащение для проведения буксировочных операций. На судах работают подготовленные экипажи, которые способны выполнять задачи буксировки даже в условиях чрезвычайных ситуаций.

ТУБ «Фортуна» — якорная баржа с 12-точечной системой позиционирования для строительства морских подводных трубопроводов. Баржа оснащена краном грузоподъемностью 1 600 тонн, трубоукладочным оборудованием для труб 4'-60', одним краном грузоподъемностью 250 тонн и штатным судовым краном с левого борта судна грузоподъемностью 40 тонн. В зависимости от характеристик трубопровода возможна его укладка на глубину до 200 м.



Фото из Telegram-канала Морспасслужбы

ЭКСПЕДИЦИИ

В ВЫСОКИЕ ШИРОТЫ С ВЫСОКОЙ МИССИЕЙ

На дрейфующую станцию «Северный полюс-41» доставят смену полярников.

Научно-экспедиционное судно «Академик Трешников» Арктического и антарктического научно-исследовательского института отправилось из Санкт-Петербурга в высокие широты Северного Ледовитого океана и вернется в порт приписки в 20-х числах сентября. Задачи экспедиции — обеспечить ротацию полярников на дрейфующей станции «Северный полюс-41» и в научно-исследовательском стационаре «Ледовая база Мыс Баранова», доставить научное оборудование и запас продовольствия.

Экспедиция пройдет в два этапа. В ходе первого рейса «Академик Трешников» отправится на северо-запад, чтобы обеспечить ротацию полярников и доставить необходимые грузы на дрейфующую станцию «Северный полюс-41». На текущий момент экспедиция находится севернее архипелага Шпицберген на широте 83,5° с.ш. За время дрейфа от точки старта в районе Новосибирских островов станция продрейфовала в генеральном направлении 1,3 тыс. км, общий дрейф составил более 2,7 тыс. км. Впервые в истории дрейф проходит при поддержке уникального научно-экспедиционного судна ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс».

«На станцию «Северный полюс-41» прибудет смена: 5 ученых и 16 членов судового состава. Судовой экипаж будет заменен полностью, а научная экспедиция изменится незначительно — почти 80% от изначального коллектива ученых продолжит работу на станции», — сообщил директор ААНИИ Александр Макаров. Он добавил, что специалисты института получают уникальные данные

о природной среде арктического региона и хотят максимально использовать возможности ледостойкой платформы для своих исследований. Для этого используются самые современные измерительные приборы, включая автономные беспилотные летательные и подводные аппараты. В ближайшее время на станцию доставят новое высокоточное оборудование для анализа проб морской воды, исследования возможного обледенения морских и воздушных судов, измерения устойчивости ледового покрова при вертикальных нагрузках во время грузовых операций.

Направление движения дрейфующей станции «Северный полюс-41» соответствует расчетному: в ходе свободного дрейфа станция следует от Новосибирских островов через приполюсный район в сторону Северо-Европейского бассейна Атлантического океана. После выхода в свободные от льда воды Гренландского моря НЭС ЛСП «Северный полюс» с полярниками на борту вернется в Мурманск.

«Завершение экспедиции СП-41 будет зависеть от множе-

ства факторов. По нашим расчетам, станция может выйти в чистую воду в этом году. На данном этапе можно только говорить о прогнозировании, все зависит от конкретных синоптических условий», — отметил Александр Макаров.

На втором этапе «Академик Трешников» отправится к мысу Арктический архипелага Северная Земля, а затем на полуостров Хара-Тумус в Хатангском заливе моря Лаптевых к временной полевой научной базе «Хастыр». В настоящее время исследовательские работы на станции завершены, база будет эвакуирована, а научное и экспедиционное оборудование перевезут на станцию «Ледовая база Мыс Баранова» на архипелаге Северная Земля на побережье пролива Шокальского.

Финальная точка экспедиции — НИС «Ледовая база Мыс Баранова», куда доставят смену полярников.

«Академик Трешников» уже дошел до Мурманска и после недолгой стоянки проследовал дальше в направлении дрейфующей станции «Северный полюс-41».



Фото ААНИИ

У АРКТИКИ ЛЬДА НЕ ВЫПРОСИШЬ?

Толщина ледяного покрова в приполюсном районе Арктики за 30 лет уменьшилась в два раза.

В ходе традиционного летнего рейса атомного ледокола «50 лет Победы» к Северному полюсу специалист Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Юлия Соколова провела наблюдения за распределением ледяного покрова по маршруту плавания. Исследования последних лет показывают, что по сравнению с наблюдениями 1990-х годов средняя толщина ледяного покрова в приполюсном районе Арктики уменьшилась в два раза.

Полученные данные позволяют установить, сохраняется ли тенденция к сокращению средней толщины ледяного покрова, наблюдаемая специалистами ААНИИ последние 30 лет.

«Этот год можно охарактеризовать как не самый легкий. Средние толщины распределялись в основном в диапазоне от 80 до 140 см. Максимальные наблюдаемые толщины льда превышали 2 метра. Торосистость льда на протяжении маршрута следования судна преи-

мущественно составляла 1–2 балла, однако на отдельных участках маршрута могла достигать 3–4 баллов. Включения двухлетних льдов наблюдались на всем пути к северу от архипелага Земля Франца Иосифа и в его проливах», — рассказала Юлия Соколова.

В ходе рейса выполнялись специальные судовые ледовые наблюдения, включающие в себя визуальные наблюдения и измерения толщины льда и высоты снега с помощью судового телевизионного комплекса. Дополнительно осуществлялся сбор метеорологических данных, производилась фотосъемка ледовой обстановки

в районе плавания ледокола, фиксировались особенности движения судна при движении во льдах.

Экспедиции в район Северного полюса — большая редкость, поэтому предоставленная ФГУП «Атомфлот» возможность принять участие в подобных рейсах сотрудникам ААНИИ на регулярной основе позволяет получать массивы уникальных данных для изучения межгодовой изменчивости характеристик ледяного покрова в Арктическом бассейне, которые невозможно в настоящее время получить с помощью методов дистанционного зондирования Земли.



Фото с сайта ААНИИ

КАДРЫ

СПРОС РАСТЕТ, ЗАРПЛАТНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ — ТОЖЕ

Рост предлагаемых зарплат в сфере судостроения в России уступает только IT-сфере и нефтегазовому сектору.

Российской судостроительной отрасли в первом полугодии 2023 года понадобилось более 10 000 работников самых разных специализаций. Как отмечается в материалах рекрутинговой компании HeadHunter по Северо-Западу, работодатели из сферы машиностроения и входящей в нее отрасли судостроения от квартала к кварталу набирают все больше персонала. Так, если в первом квартале текущего года в целом по стране в машиностроительной сфере было открыто более

и искавших персонал в судостроительном секторе России, с начала 2023 года стали: «Радар ММС», «КОНАР», группа компаний «Доброфлот», «Полус Групп», НПК «Морсвязьавтоматика», Балтийский завод, Центр судоремонта «Дальзавод», Кронштадтский морской завод, Машиностроительный завод «ЗиО-Подольск», Находкинский судоремонтный завод, Пролетарский завод, Sitronics KT, Группа компаний «Арис» и «ГЕСЕР», Невский судостроительно-судоремонтный завод, «СтройСервис»,

и требования к кандидатам. Так, компании расширили рамки по стажу и увеличили на 17% число вакансий для начинающих специалистов с опытом до 1 года. Кроме того, для офисных работников в судостроении выросла доля удаленки на 20%, а для вахтовиков увеличилось число рабочих мест сразу на 45%.

Анализ судостроительной отрасли показывает, что данный сектор также не обошел тренд феминизации. Так, на данный момент в судостроительном секторе на женщин приходится более трети резюме (36%). При этом еще два года назад доля таких резюме была на 9% меньше.

Интересно и то, что женщины, ищущие работу в данной сфере, чаще, чем мужчины, имеют законченное высшее образование (80% против 62%) и претендуют, как правило, на менеджерские роли, в отличие от мужчин, среди которых преобладает доля работников со средним специальным образованием (20% против 11%) и больший интерес к рабочим профессиям.

Между тем зарплатные запросы соискательниц в судостроительной сфере в разы меньше мужских. Женщины запрашивают доход на уровне 60 000 рублей, а мужчины не ниже 75 000. Самые высокие зарплатные запросы у женщин в судостроительной сфере зафиксированы на руководящих должностях (от 80 000 до 100 000 рублей), а самые низкие запросы приходится на рабочие профессии, например, соискательницы на должности слесаря запрашивают порядка 45 000 рублей, в то время как мужчины почти 65 000.

Средняя предлагаемая зарплата в судостроительной отрасли в целом по стране на данный момент находится на уровне 81 034 руб. По сравнению с первым полугодием 2022 работодатели сделали зарплатную надбавку в своих вакансиях более чем на 13 500 рублей (ранее зарплата составляла порядка 67 500 руб.). Таким образом, **рост зарплат в сфере судостроения для новых работников за год составил чуть более 20%. Подобной динамикой роста предлагаемых зарплат на данный момент может похвастаться только IT-сфера и нефтегазовый сектор.**

Одни из самых высоких зарплат в судостроении сейчас предлагают рабочим. Например, монтажникам готовы платить более 126 000 рублей, операторам станков более 120 000 рублей, сварщикам до 119 000 рублей. Но есть высокие зарплаты и для «белых» воротничков. Так, программистам и разработчикам предлагают доход до 114 000 рублей, сервисным инженерам и менеджерам по продажам до 100 000 рублей.

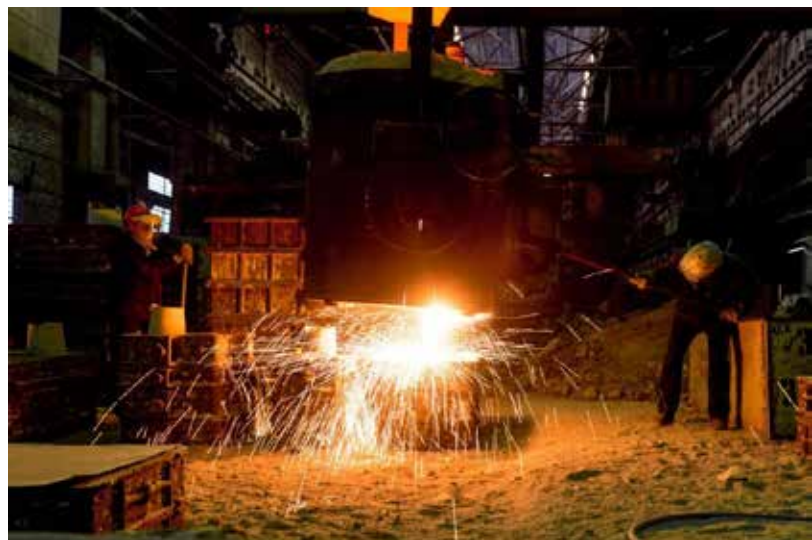


Фото с сайта Балтзавода

34 000 вакансий, из них порядка 4 500 в судостроительном секторе, то во втором квартале число таких вакансий выросло до 45 700 в машиностроении, из них более 5 700 были размещены в судовом секторе.

Петербург и другие регионы СЗФО как основные площадки судостроительной индустрии страны за первое полугодие достаточно активно наращивают спрос на персонал. Так, в Санкт-Петербурге число новых рабочих мест в судостроительной отрасли выросло на 20% за полугодие, в Ленинградской области — на 27%, в Калининградской области — на 17%, в Мурманской области — на 5%.

Компаниями-лидерами, чаще других размещавших вакансии

«Мир Станочника», «Красный гидропресс».

Список профессий, популярных у работодателей из судостроительной отрасли, включает представителей самых разных специализаций: компаниям одинаково остро нужны и инженеры, и токари, и технологи, и сварщики, и программисты. При этом за год у отрасли также обострилась потребность в разнорабочих (рост числа вакансий в 4 раза), также компании стали чаще искать технологов (+11% вакансий), машинистов (+11%) и сварщиков (+14%). На фоне того, что компании-работодатели ищут и нанимают самый разный персонал, начиная с офисных работников и заканчивая грузчиками, бизнес изменил условия трудоустройства



Фото с сайта Балтзавода

МОРСКАЯ МЕДИЦИНА



Фото предоставлено ФГУП «Атомфлот»

ВРАЧЕВАТЬ НА СЕВМОРПУТИ

В Арктике планируется развивать морскую медицину.

Федеральное медико-биологическое агентство (ФМБА) России планирует строительство и организацию работы подразделений в ключевых портах Северного морского пути: Певеке, Диксоне, Тикси и Сабетте. Такое заявление сделала первый заместитель руководителя ведомства Татьяна Яковлева в ходе рабочей поездки в Мурманскую область.

«Сегодня перед агентством стоят новые задачи по обеспечению квалифицированной медицинской помощью в Арктике не только действующих и строящихся судов, но и плавучих энергоблоков, а также строительство и организация работы подразделений в ключевых портах Севморпути: Певеке, Диксоне, Тикси и Сабетте, — сказала Татьяна Яковлева. — Для этого, в том числе, необходимо создание мобильных бригад на базе подразделений с передвижным инструментально-диагностическим комплексом, а также устойчивая связь для проведения телемедицинских консультаций».

Замглавы ФМБА ознакомилась с работой штаба морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть» и обсудила с генеральным директором ФГУП «Атомфлот» Леонидом Ирлицей вопросы развития морской медицины в рамках реализации федерального проекта «Северный морской путь». Предметом дискуссии стало улучшение оказания медицинской помощи морякам в стационарных условиях и на судах.

По словам Леонида Ирлицы, Росатом уделяет первостепенное значение безопасности работников и качеству оказания им медицинской помощи. «Сегодня в акватории Северного морского пути не найдется более оснащенного судна, чем атомные ледоколы. Мастерство медицинских работников подтверждено работой в Арктике», — добавил он.

Между Росатомфлотом и ФГБУЗ «ММЦ им. Н. И. Пирогова» ФМБА России существует многолетнее сотрудничество. На берегу и в акватории СМП медицинский персонал оказывает высококвалифицированную помощь работникам ФГУП «Атомфлот».

ФМБА России в рамках развития морской медицины и реализации федерального проекта «Северный морской путь» создало Головной центр охраны здоровья моряков на базе Северо-Западного окружного научно-клинического центра им. Л. Г. Соколова. На атомных ледоколах медицинское сопровождение обеспечивают врачи и фельдшеры ФГБУЗ «ММЦ им. Н. И. Пирогова». Медицинские блоки (с лазаретами) атомоходов переданы в безвозмездное пользование по договору от ФГУП «Атомфлот» в ММЦ им. Н. И. Пирогова. Медицинский центр также участвует в работе по оснащению современным оборудованием медицинских блоков универсальных атомных ледоколов проекта 22220 и головного атомного ледокола «Россия» проекта 10510.



Фото предоставлено ФГУП «Атомфлот»



В МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

В ГУМРФ торжественно вручили дипломы выпускникам — специалистам плавсостава.

Выпускники-2023 флагманского подразделения ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Института «Морская академия», факультетов навигации и связи, судовой энергетики, получили дипломы о высшем образовании.

Вице-губернатор Санкт-Петербурга Ирина Потехина напутствовала собравшихся на церемонию: «Сегодня на верфях Санкт-Петербурга строят 60 кораблей, нам нужны смелые кадры», — сказала она.

Заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Константин Анисимов зачитал поздравления министра транспорта России Виталия Савельева и руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Захария Джиеова.

Поздравили новоиспеченных специалистов отрасли ректор

ГУМРФ Сергей Барышников, капитан морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» Александр Волков, и.о. директора Северо-Западного бассейнового ФГУП «Росморпорт» Надежда Калашник, генеральный директор ФАУ «Российский морской регистр судоходства» Сергей Куликов, начальник управления плавсостава ООО «СКФ ТМ» Алан Татаров, руководитель административно-хозяйственной группы ООО «СКФ Арктика» Василий Окунев, старшина Санкт-Петербургского морского собрания Александр Щербицкий, первый заместитель руководителя-капитана Волго-Балтийского бассейна ВВП Даниил Гладков, директор Института «Морская академия» Владимир Соколов, а также другие представители морской общественности и уни-



Фото пресс-службы ГУМРФ

верситета им. адмирала С. О. Макарова.

Дипломы специалистов получили 346 выпускников Института «Морская академия»: судоводители, механики, электромеханики, из которых 18% составляют девушки.

38 выпускников заслужили красивые дипломы!

За отличную и хорошую учебу, примерное поведение и активное участие в общественной жизни университета лучшие учащиеся были награждены грамотами

и благодарностями ректора, а также медалями Морского собрания Санкт-Петербурга.

Ректор пожелал макаровцам стать специалистами высокого класса, подчеркнув, что им открыт весь мир!

ЭКСПЕРТНЫЙ СОВЕТ

ВОСТРЕБОВАНО АРКТИКОЙ

ГУМРФ вошел в состав научно-экспертного совета Госкомиссии по вопросам развития Арктики.

Решением заместителя председателя Правительства Российской Федерации — полномочного представителя президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева, возглавляющего Государственную комиссию по вопросам развития Арктики, образован научно-экспертный совет (НЭС) комиссии.

Юрий Трутнев согласовал состав НЭС и его президиума под председательством исполняющего обязанности ректора Московского государственного технического университета имени Н. Э. Баумана М. В. Гордина. ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова вошел в состав НЭС.

Научно-экспертный совет призван обеспечить проработку вопросов, выносимых на рассмотрение Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, определять приоритетные и перспективные фундаментальные и прикладные исследования и разработки в интересах развития Арктики, осуществлять научно-методологическое и экспертное сопровождение, проводить оценку научно-исследовательских и инновационных проектов, планируемых к реализации в Арктике, и др.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова имеет давние традиции проведения научных исследований и подготовки специалистов для Арктики. Арктический факультет университета берет свое начало от Гидрографического института Главсевморпути СССР, основанного в 1935 году. Подготовка морских гидрографов и экипажей морских судов для работы в замерзающих морях Арктики ведется как в головном вузе, так и в Арктическом морском институте имени В. И. Воронина — архангельском филиале университета.

Уникальные компетенции и опыт подготовки экипажей гражданских судов с ядерными энергетическими установками привели к созданию в 2018 году, в структуре Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ Центра морских арктических компетенций. А образованный в 1995 году Морской учебно-тренажерный центр ГУМРФ стал первым учебным центром в мире, получившим одобрение подготовки судоводителей по эксплуатации судов в полярных водах.



Фото ГУМРФ

ТРЕНАЖЕР

В ОБЛАСТИ а-НАВИГАЦИИ И е-НАВИГАЦИИ

В ГУМРФ появится тренажер по управлению морскими автономными надводными судами.

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова подписал контракт на приобретение навигационного тренажера для подготовки и повышения квалификации плавсостава судов, береговых специалистов в области а-Навигации и е-Навигации.

Тренажер предназначен для проведения исследований и практической подготовки членов экипажей морских автономных надводных судов (МАНС), операторов центров дистанционного управления и операторов береговых систем управления движением судов (СУДС), в зоне действия которых могут эксплуатироваться автономные суда. Таким образом, университет включился в реализацию федерального проекта «Автономное судоходство».

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова поставил перед собой задачу ввести в эксплуатацию тренажер для подготовки и повышения квалификации плавсостава судов, береговых специалистов в области а-Навигации и е-Навигации на базе передовых российских технологий:

— компьютерного моделирования различного уровня интенсивности судопотока действующих и разрабатываемых классов морских автономных надводных судов различного уровня автоматизации на основе трехмерных компьютерных моделей с адекватной пространственной динамикой, различными маневренными характеристиками и размерениями, функционирующих и перспективных средств навигационного обеспечения, комплексов береговой инфраструктуры во взаимосвязи с моделированием изменяющихся условий внешней среды;



Фото с сайта ГУМРФ

— виртуальной и дополненной реальности имитационного управления и отображения оборудования ходового мостика, навигационной обстановки, обеспечивающей адекватное тактильное и визуальное восприятие обучаемым окружающей и навигационной обстановки в условиях реального времени.

«Новейшие технические решения в сочетании с передовыми образовательными технологиями позволят нам совместно с партнерами из Российского университета транспорта, где был ранее в этом году введен в эксплуатацию подобный тренажер, создать систему и методику подготовки и повышения квалификации экипажей основных категорий МАНС, операторов центров дистанционного управления МАНС и операторов СУДС в районах функционирования МАНС», — отметил ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова профессор Сергей Барышников.