



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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



«ГЛАВСЕВМОРПУТЬ» — ДВА ГОДА РАБОТЫ
СТР. 2



ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 500 ТЫС. ТОНН
СТР. 3



ИЗ ПОРТА КАМБАРКА ПО ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ
СТР. 4



КРАНЫ ПО ГОСПРОГРАММЕ
СТР. 6



ПЕРВАЯ ШВАРТОВКА
СТР. 8



АВТОНОМНОСТЬ ПО ПРАВИЛАМ
СТР. 11



Фото предоставлено пресс-службой Енисейского речного пароходства

РЕЧНОЙ ПОТЕНЦИАЛ

Министр транспорта рассказал о повышении роли рек в транспортной системе страны.

В новом национальном проекте «Эффективная транспортная система» («Транспорт») внутренние водные пути (ВВП) и пункты пропуска через государственную границу станут неотъемлемой частью Единой опорной сети. Об этом сообщил министр транспорта Роман Старовойт, выступая в Государственной Думе на заседании комитета по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.

По его словам, мероприятия нового нацпроекта предполагают работы по ликвидации лимитирующих участков на сети внутренних водных путей и модернизации судоходных гидротехнических сооружений (ГТС). Ожидается, что это позволит нарастить грузо-



оборот речных магистралей и более интенсивно вовлечь их в транспортную систему страны, придаст стимул для развития современного речного флота и повысит уровень безопасности на ВВП.

Новый нацпроект увязан с реализацией Транспортной стратегии, предусматривающей формирование Единой опорной сети. Ранжирование мероприятий в рамках сети планируется автоматизировать с помощью государственной информационной

«Транспортно-экономический баланс». Ключевым показателем станет увеличение мощности Единой опорной сети, где будут учитываться возможности как грузовой, так и пассажирской инфраструктуры.

На площадке Минтранса уже создано 5 межведомственных рабочих групп, к работе которых привлечены государственные структуры, регионы, отраслевые, экспертные и научные сообщества.

Эффективность работы морских портов также будет повышаться.

«Неотъемлемой частью международных транспортных коридоров станет развитие инфраструктуры морских портов. В результате реализации мероприятий нацпроекта мощность

16 морских портов, входящих в опорную сеть, вырастет с 850 млн тонн до 1 млрд тонн к 2030 году. В частности, планируется строительство новых специализированных терминалов для экспорта грузов отечественной промышленности, энергетики и сельхозпродукции в дружественные страны», — отмечается в сообщении Минтранса.

Глава ведомства также рассказал, что в рамках «цифрового» федпроекта, помимо ГИС «Транспортно-экономический баланс», будет создана Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа (НЦТЛП). Она направлена на обеспечение «бесшовности» и перевод в электронный вид взаимодействия при грузоперевозках.



СЕВМОРПУТЬ



Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»

«ГЛАВСЕВМОРПУТЬ» — ДВА ГОДА РАБОТЫ

По СМП под контролем «ГлавСевморпути» за два года выполнены 2,6 тыс. рейсов.

«ГлавСевморпуть» (входит в контур госкорпорации «Росатом»), воссозданный 1 августа 2022 года, подвел итоги двухлетней работы. Перед учреждением стояла задача создать безопасные условия судоходства в акватории арктической трассы, в том числе контролировать выдачу разрешений на плавание судов, отвечать за мониторинг движения судов и обеспечение ледокольной проводки.

Под непосредственным контролем ФГБУ «ГлавСевморпуть» за два года по Северному морскому пути (СМП) выполнены 2603 рейса, организовано более 2,3 тыс. ледокольных проводок и выдано около

2,4 тыс. разрешений на плавание.

Специалисты Штаба морских операций «ГлавСевморпути» разработали глубоководный маршрут, который позволил судам типа Capesize впервые в истории пройти транзитом через акваторию СМП. Кроме того, отдел разрешительной деятельности учреждения внедрил механизм подачи заявлений на плавание судов по СМП через портал Госуслуг.

Как отмечает Росатом, «за два года не было ни одного чрезвычайного происшествия на маршруте, что повысило привлекательность Северного морского пути для коммерческого судоходства».

«Количество заказчиков услуги по информационно-навигационному сопровождению рейсов в акватории СМП за два года выросло почти в два раза. Если в 2023 году у нас было заключено 9 договоров с заказчиками, то в 2024 — уже 16, и количество их продолжает увеличиваться», — сообщил генеральный директор ФГБУ «ГлавСевморпуть» Сергей Зыбко.

Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2030 году 150 млн тонн, в 2035 году — 220 млн тонн. Грузоперевозки по Севморпути за 2023 год составили 36,25 млн тонн, международные транзитные перевозки превысили 2 млн тонн.

СУДОСТРОЕНИЕ

ПО ЕДИНЫМ СТАНДАРТАМ

Внедрять новые отечественные технологии в судостроении поможет единое информационное пространство.



Фото пресс-службы правительства Ярославской области

Помощник президента России Николай Патрушев призвал сформировать единое информационное пространство в судостроении на основе типовых унифицированных программно-технических решений.

«В России есть все необходимое для уверенного долгосрочного развития судостро-

ения, включая колоссальный опыт и компетенции в этой сфере, ресурсную и промышленные базы, огромный потенциал научной и конструкторской школ. Сегодня предприятия отрасли оснащаются высокотехнологичным оборудованием, внедряются инновационные технологии и современные методы проектирования. Важно обеспечить дальнейшее наращивание компетенций отечественных производителей, сформировать единое информационное пространство на основе типовых унифицированных

программно-технических решений», — сказал Николай Патрушев в ходе совещания, приуроченного к спуску на воду ракетного катера проекта 12418 (шифр «Молния») на судостроительном заводе «Вымпел» (Рыбинск, Ярославская область).

По словам Николая Патрушева, президентом поставлена задача добиться полной технологической независимости в сфере производства судового оборудования, программного обеспечения, а также укрепить кадровый потенциал отрасли.

СОВКОМФЛОТ

ПРИБЫЛЬ РАСТЕТ

Совкомфлот подвел финансовые итоги первого полугодия 2024 года.

Чистая прибыль ПАО «Совкомфлот» по РСБУ в январе-июне 2024 года выросла в 3,75 раза, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, и превысила 3,7 млрд рублей, следует из бухгалтерского отчета компании за полугодие.

Выручка увеличилась в 4,1 раза и составила 3,69 млрд рублей. Валовая прибыль выросла в 4,3 раза — до 3,6 млрд рублей.

Кредиторская задолженность компании за полгода увеличилась на 11,8 млрд рублей — с 15 млрд рублей

по состоянию на 31 декабря 2023 года до 26,9 млрд рублей на 30 июня 2024 года.

Группа компаний «Совкомфлот» — крупнейшая суходоходная компания России, лидер в области морской транспортировки нефти, нефтепродуктов и сжиженного газа, а также обслуживания морской добычи углеводородов. Компания специализируется на операциях в сложных климатических и ледовых условиях. В 2023 году Совкомфлот перевез около 75 млн тонн углеводородов.

ЛОГИСТИКА

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ РЕЙС

По Енисею до порта Дудинка планируется отправить пилотную партию грузов, предназначенную для Севморпути.

Росатом планирует в 2024 году организовать экспериментальный рейс: по Енисею до порта Дудинка будет доставлена партия контейнеров, которые затем будут перегружены на судно арктического класса и отправлены по Северному морскому пути в страны АТР. Об этом в ходе II форума «Арктика — Регионы» рассказал специальный представитель ГК «Росатом» по вопросам развития Арктики, заместитель председателя государственной комиссии по развитию Арктики Владимир Панов.

Он отметил, что тема развития речных транспортных коридоров с выходом на СМП является особой.

«Мы сейчас к этому вопросу относимся с осторожным оптимизмом, потому что потенциал большой, но реализация сложная. Речная инфраструктура очень длительное время не получала инвестиций. Наде-



Фото организаторов форума

юсь, в этом году у нас получится отправить пилотную партию, перевезенную по Енисею до порта Дудинка. Этот рейс очень важен, он должен показать все узкие места. Потому что одно дело провести единичное судно и совсем другое — масштабировать эту работу», — сказал Владимир Панов.

По его словам, если опыт окажется успешным и эффективным с точки зрения экономики, то корпорация будет просить правительство поддержать дальнейшую работу в данном направлении.



ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 500 ТЫС. ТОНН

Субсидирование морских грузоперевозок в Калининградскую область будет увеличено.



Фото из Telegram-канала «Калининград СМП БалтЭкспресс»

Правительство РФ в 2024 году дополнительно выделит Калининградской области 1,4 млрд рублей на субсидирование морских грузоперевозок в регион. Средства помогут доставить 500 тыс. тонн грузов, необходимых для развития области.

«Большая часть грузового оборота с Калининградской областью идет по морю. Бесперебойное снабжение обеспечивают десятки судов и их экипажи. Динамичное развитие региона, где реализуется множество

проектов, требует устойчивой логистики, включая постоянные поставки материалов и вывоз готовой продукции. Ранее врио губернатора региона Алексей Беспрозванных обращался с просьбой оказать содействие в этом вопросе», — сообщается в Telegram-канале правительства России.

По словам премьер-министра РФ Михаила Мишустина, принятое решение укрепит транспортную связь Калининградской области с другими регионами страны, поможет создать базу для

продолжения роста экономики.

Напомним, доставка грузов морскими линиями в Калининградскую область была усилена летом 2022 года, когда Литва уведомила, что прекращает пропускать подсанкционные товары, которые везут транзитом из регионов России.

По итогам 2023 года перевозчикам было перечислено более 2,2 млрд рублей для возмещения затрат на морскую доставку грузов в Калининградскую область и из нее, грузоперевозки с использованием средств субсидий в прошлом году составили более 744 тыс. тонн.

На 2024 год Росморречфлоту изначально было выделено 1,8 млрд рублей на субсидирование морских перевозок не менее 600 тыс. тонн грузов. По результатам проведенного отбора были одобрены заявки 20 компаний, претендовавших на получение субсидий.

РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Фото с сайта Росморречфлота

РЕКИ ЭКСПОРТА

Эксперты полагают, что экспортные грузоперевозки по рекам могут вырасти.

Речной транспорт имеет хорошие перспективы нарастить объем перевозок в таких новых для себя сегментах, как экспорт нефтехимии, удобрений, метанола и другой химической продукции, при условии развития новых речных портов. Такое мнение высказал заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов на экспертном совете ведомства.

При этом он согласился, что речным судам сложно конкурировать с железнодорожным и автотранспортом.

«У нас пока не стоит очередь желающих построить новые речные порты. Основ-

ная причина в том, что речной транспорт проигрывает прочим видам транспорта из-за сезонности. Перерыв на четыре — шесть месяцев — это большая проблема для грузоотправителя», — пояснил Константин Анисимов.

Тем не менее нужно развивать имеющийся потенциал. «В первую очередь, стоит ориентироваться на новые виды нефтехимической продукции, метанол, удобрения, которые выгодно поставлять на экспорт речным транспортом. Совместными усилиями мы работаем над развитием новых направлений, созданием новых портов и хабов», — сказал Константин Анисимов.

КАДРЫ



Фото пресс-службы правительства Ярославской области

ПРИХОДИТЕ СТРОИТЬ СУДА!

Для привлечения новых кадров в судостроительную отрасль создают благоприятные условия.

Потребность организаций судостроительной промышленности в дополнительных работниках на период до 2030 года составляет более 60 тыс. человек. Об этом помощник президента России Николай Патрушев заявил в ходе совещания по вопросу развития отечественной судостроительной отрасли в городе Рыбинске Ярославской области.

Были определены меры поддержки в области раз-

вития кадрового потенциала судостроительной промышленности, в том числе стимулирование механизмов целевого обучения, улучшение условий труда, строительство доступного жилья, социальных объектов, расширение мер социальной поддержки.

При этом акцент сделан на необходимости совершенствования координации работы органов государ-

ственной власти, научного сообщества, организаций судостроительной отрасли и иных заинтересованных организаций.

Заинтересованным ведомствам, в частности, поручено проработать вопрос о формировании системы прогнозирования кадровой потребности в промышленности с последующей выработкой параметров подготовки кадров со средним и высшим образованием.

ПОДПИСКА
на печатные издания
Медиа-группы «ПортНьюс» в 2024 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) — 6600
- Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) — 8800
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4400



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».



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





МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ МАРШРУТЫ

ИЗ ПОРТА КАМБАРКА
ПО ГОРЬКОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В Удмуртии запущен мультимодальный грузовой маршрут.



Фото из Telegram-канала ГЖД

Горьковская железная дорога и АО «Порт Камбарка» запустили мультимодальный грузовой маршрут в Удмуртии.

«С июля 2024 года на базе порта осуществляется перегрузка с водного транспорта и последующая отправка железнодорожным транспортом технических солей. Объем первой погрузки составил 2 тыс. тонн. На начальном этапе в сезон навигации планируется отправлять ежемесячно не менее 30 тыс. тонн с последующим увеличением объема», — сообщил генеральный директор АО «Порт Камбарка» Александр Матлин.

Для запуска маршрута на территории порта были об-

новлены подъездные пути, введены в работу краны для погрузки в полувагоны и бункеры для погрузки в минераловозы. Погрузка с барж в полувагоны и минераловозы может производиться одновременно.

Сейчас ведется работа по обеспечению в круглогодичном режиме мультимодальных перевозок с перегрузкой на инфраструктуре порта Камбарка с водного на железнодорожный транспорт других видов груза, что позволит оптимизировать логистику, увеличить объемы перевозок водным и железнодорожным транспортом.

Напомним, ранее заместитель руководителя Росморречфлота Константин

Анисимов отметил целесообразность привлечения возможностей ОАО «Российские железные дороги» для решения задач по развитию грузоперевозок по внутренним водным путям. Позже руководитель агентства Андрей Тарасенко заявил, что ведомство намерено реализовать проект по строительству транспортных хабов в Татарстане, Самарской области, Пермском крае и в перспективе — в Московской области. По его словам, мультимодальные узлы на базе речных портов позволят снизить транспортные издержки и диверсифицировать логистические возможности доставки грузов.

КОНТЕЙНЕРЫ

КОНТЕЙНЕРЫ
В ЦИФРАХ

Транспортные компании фиксируют рост рынка контейнерных грузоперевозок.

По данным аналитиков транспортной группы FESCO, российский контейнерный рынок по итогам шести месяцев 2024 года вырос на 9,8%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, — до 3,3 млн TEU.

Импорт увеличился на 6% — до 1,4 млн TEU, экспорт — на 10%, до 907 тыс. TEU, внутренние перевозки — на 15%, до 687 тыс. TEU, транзитные перевозки — на 20%, до 300 тыс. TEU.

О росте рынка заявляют и в ГК «Дело», отмечая, что контейнерный оборот российских портов по итогам первого полугодия 2024 года увеличился на 14,6% — до 2,6 млн TEU, достигнув уровня 2021 года.

Балтийский бассейн обгоняет рынок по темпам

роста. Контейнерооборот на Северо-Западе вырос во втором квартале на 33%, а за полугодие — на 58,2%. Доля Балтийского бассейна на российском рынке выросла до 32% в январе — июне 2024 года с 23% годом ранее.

Контейнерооборот морских терминалов на юге России (Азово-Черноморский и Каспийский бассейны) рос медленнее рынка — на 5,6% во втором квартале и 6,2% за полугодие. Перевалка контейнеров в Дальневосточном бассейне изменилась незначительно и осталась на уровнях 2022–2023 года. Доля Дальневосточного бассейна на российском рынке в первом полугодии составила 44% против 51% годом ранее за счет восстановления спроса в Балтийском бассейне.



Фото из Telegram-канала FESCO

в контейнерах FESCO использует специальные вкладыши (лайнер-бэги, флекситанки) и биг-бэги.

По словам вице-президента по линейно-логистическому дивизиону FESCO Германа Маслова, группа в последние несколько лет развивает сегмент перевозок наливных агрогрузов во флекситанках, работая с грузоотправителями напрямую. «По итогам только первого полугодия 2024 года группа отправила порядка 1,8 тыс. TEU, в то время как за весь 2023 год общий объем перевозок во флекситанках составил менее тысячи TEU. Безусловно, мы продолжим расширять работу в этом направлении, так как видим большие перспективы роста рынка флекситанков в России», — сказал он.

Также за январь-июнь 2024 года FESCO увеличила контейнерные перевозки продукции автомобильного сектора почти в три раза, по

сравнению с аналогичным периодом прошлого года. В рамках комплексного логистического сервиса FESCO Automotive из Китая в Россию отправлено более 22 тыс. TEU, в том числе комплектующие и более 30 тыс. готовых автомобилей.

Основными маршрутами стали отправки через порты Дальнего Востока (более 12 тыс. TEU), через порт Санкт-Петербург (свыше 5 тыс. TEU) и через сухопутные погранпереходы (порядка 5 тыс. TEU). Ключевые точки отгрузки в Китае — Шанхай, Нинбо, Циндао, а также Чэнду, Чунцин и Сиань.

Готовые автомобили были основными грузами FESCO Automotive. При этом к концу второго квартала 2024 года группа отметила рост поставок машинокомплектов в связи с поэтапным переходом китайских автоконцернов на сборку своей продукции на российских предприятиях.

FESCO

СПРОС РАСТЕТ

FESCO на 75% увеличила экспорт агрогрузов и утроила доставку автомобилей и комплектующих в контейнерах из КНР в Россию.

Транспортная группа FESCO в рамках сервиса FESCO Agro в январе-июне 2024 года увеличила экспортные отправки сельскохозяйственных грузов в контейнерах на 75%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, — до порядка 7 тыс. TEU.

За отчетный период организованы отправки напрямую от российских агропроизводителей в страны Восточной и Юго-Восточной Азии, а также Индийского субконтинента.

География отправок FESCO наливных и насыпных агрогрузов охватывает регионы

Центрального, Сибирского, Уральского федеральных округов, а также Приморский и Краснодарский края. Для доставки сельхозэкспорта в страны Азии FESCO действует свои регулярные железнодорожные и интермодальные сервисы, в том числе через порты Новороссийск, Санкт-Петербург и Владивосток.

В первом полугодии 2024 года также были запущены контейнерные перевозки растительных масел из Татарстана через Владивостокский морской торговый порт (ВМТП, входит в FESCO) в ключевые порты Китая —

Шанхай, Ксинганг, Циндао, Чунцин. Грузы во флекситанках отправляются из Казани в рамках железнодорожного сервиса FESCO Kazan Shuttle, по прибытии в ВМТП контейнеры перегружаются на суда FESCO и следуют в порты КНР морской линией FESCO China Express.

Кроме того, группа осуществила первые интермодальные отправки масел из Центрального федерального округа через Владивосток в Пусан (Южная Корея) и из Белоруссии через Санкт-Петербург в Китай.

Для перевозки сельскохозяйственной продукции

ГЛОБАЛ ПОРТС

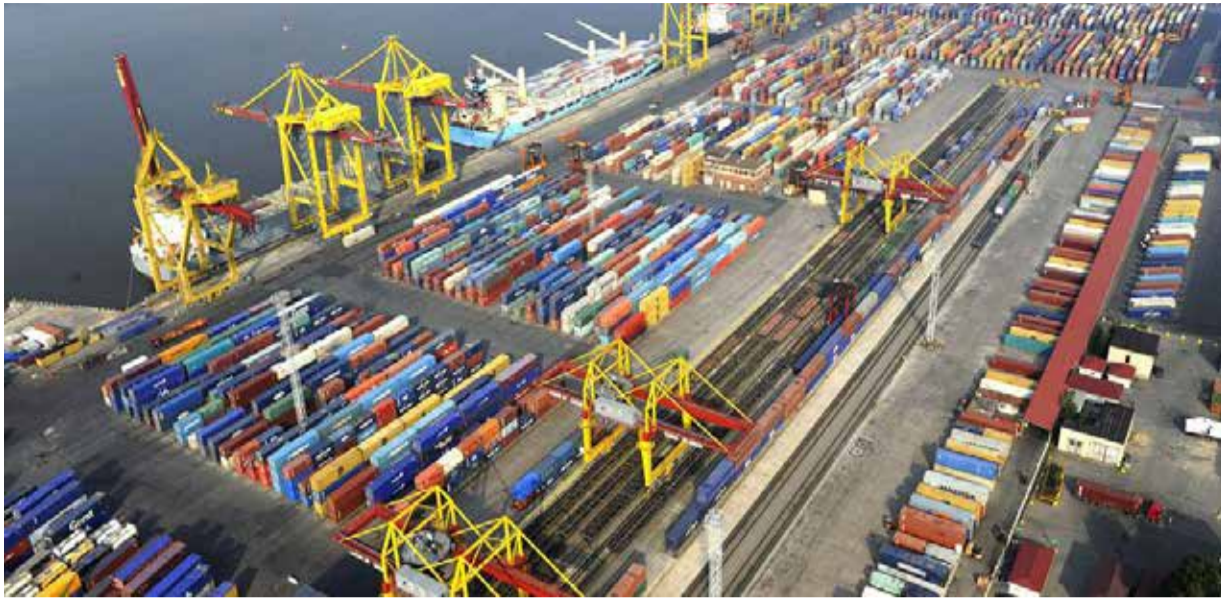


Фото с сайта «Глобал Портс»

ОПЕРЕЖАЯ РЫНОК

Терминалы «Глобал Портс» в Балтийском бассейне увеличили перевалку контейнеров в первом полугодии 2024 года в 4,28 раза.

Консолидированный контейнерооборот морских терминалов «Глобал Портс» в январе — июне 2024 года вырос на 44,2%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, и достиг 568 тыс. TEU. Терминалы Балтийского бассейна увеличили перевалку в 4,28 раза — до 321 тыс. TEU, Дальневосточного бассейна — снизили на 22,7%, до 246 тыс. TEU, следует из операционных результатов деятельности компании за второй квартал и первое полугодие 2024 года.

Оборот Ro-Ro грузов на терминалах «Глобал Портс» в отчетный период упал на

59,3% и составил 0,6 тыс. единиц, других неконтейнерных грузов — увеличился на 11%, до 3,3 тыс. тонн.

Контейнерооборот тылового терминала «Янино» в январе — июне 2024 года увеличился на 74% и составил 31 тыс. TEU, оборот неконтейнерных грузов здесь вырос на 43% и достиг 57 тыс. тонн.

«С начала 2024 года темпы роста контейнерооборота «Глобал Портс» опережают темпы роста рынка, в том числе за счет выгодного позиционирования терминалов в Балтийском бассейне. Объем перевалки морских терминалов компании на

Балтике во втором квартале вырос до 167 тыс. TEU, или в 2,8 раза в годовом выражении, и это самый высокий показатель контейнерооборота за последние 9 кварталов. Основными факторами роста контейнерооборота терминалов «Глобал Портс» на Балтике стали импортные поставки и каботажные перевозки», — сообщила компания.

Эксперты отмечают, что «после периода активного восстановления темпы роста рынка во втором полугодии могут замедлиться, но тем не менее спрос остается сильным».

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

В АРКТИЧЕСКИЕ РАЙОНЫ

Ленское речное пароходство доставляет жизненно важные грузы в северные районы Якутии, Красноярского края и Чукотки.

Ленское объединенное речное пароходство (ЛОРП) в рамках арктической навигации, которая началась в третьей декаде июля, планирует доставить 500 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов для северных районов Якутии, Красноярского края и Чукотки. Продолжительность навигационного периода — ориентировочно 60 дней.

Большие объемы груза в рамках северного завоза запланировано перевезти на реки Яна, Индигирка, Колыма, Анабар и Оленек.

В настоящее время в эксплуатации ПАО «ЛОРП» находится 143 единицы транзитного флота общей грузоподъемностью свыше 204 тыс. тонн. Из них 96 единиц — это сухогруз-

ный и 33 единицы нефтеналивного флота.

С начала навигации в целом по пароходству отправлено свыше 377,7 тыс. тонн народно-хозяйственных грузов, из них 120,9 тыс. тонн нефтеналива и 256,8 тыс. тонн сухогрузов. Выполнены все договорные обязательства по завозу грузов на быстромелеющие реки Амга и Вилюй: на Амгу доставлено 10 тыс. тонн каменного угля, на Вилюй — 56 тыс. тонн каменного угля и 10,5 тыс. тонн нефтепродуктов наливом. Вывезено из Кысыл-Сыра — 16 тыс. тонн газоконденсата.

Напомним, всего в навигацию 2024 года ЛОРП планирует перевезти около 1,5 млн тонн грузов, включая нефтеналив и сухогрузы.



Фото с сайта ЛОРП

КАБОТАЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ПЕРВЫЙ КАБОТАЖНЫЙ РЕЙС СЕЗОНА

Судно Lady D вышло из порта Архангельск и пробудет в пути около 70 суток.

Первый в 2024 году каботажный рейс по Северному морскому пути (Севморпуть, СМП), субсидируемый Минвостокразвития,

отправился из Архангельска 28 июля.

Судно Lady D следует по маршруту Архангельск — Певек — Корсаков — Наход-

ка — Магадан — Петропавловск-Камчатский — Певек — Мурманск.

Рейс из Архангельска на восток загружен на 100% (около 6 тыс. тонн). На борту Lady D — продукты питания, стройматериалы, пиломатериалы, минеральные добавки, металлоконструкции для строительства.

Судно пробудет в пути около 70 суток с учетом остановок и погрузочно-разгрузочных работ во всех портах.

На текущий период навигации запланированы еще 2 рейса. Ожидается, что следующий рейс по маршруту Архангельск — Певек —

Архангельск с грузами северного завоза, в том числе продуктами питания и строительными грузами, стартует в начале августа.

Губернатор Архангельской области Александр Цыбульский, выступая на II форуме «Арктика — Регионы», отметил большую популярность субсидируемых каботажных рейсов.

«Мы фиксируем рост интереса грузоотправителей к арктическим портам и перевозкам по Севморпути, субсидируемые каботажные перевозки пользуются огромным спросом... Загрузка этих рейсов полная, причем с большим дефицитом. Если сегодня принять решение о третьем, четвертом каботажном рейсе, то, я думаю, они тоже будут полностью загружены», — сказал губернатор.

Он также высказал мнение, что субсидирование

государством рейсов по Северному морскому пути (СМП) должно сохраниться в ближайшие 10–15 лет.

Программа субсидирования арктических каботажных перевозок между портами Северо-Запада и Дальнего Востока стартовала в 2022 году. За первый год было выполнено два круговых рейса, в 2023 году — три. В прошлом году в список портов субсидируемых рейсов были включены: Большой порт Санкт-Петербург, Архангельск, Мурманск, Диксон, Тикси, Певек, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Восточный, Находка, Владивосток. В 2024 году в перечень были добавлены Сабетта, Корсакови Дудинка. В общей сложности до 2035 года на субсидирование перевозок, в соответствии с планом развития Севморпути, правительство РФ направит более 7,8 млрд рублей.



Фото из Telegram-канала Минвостокразвития



ТЕХНОЛОГИИ

ВЕРФИ БУДУТ ЦИФРОВЫМИ

Создаваемая в Карелии первая цифровая верфь станет площадкой для развития современных технологий в судостроении.

Проект строительства цифровой верфи в рамках глубокой модернизации Онежского судостроительно-судоремонтного завода (ОССЗ, Карелия) может быть масштабирован на другие судостроительные предприятия России. Об этом во время посещения завода заявил начальник управления президента РФ по вопросам национальной морской политики Сергей Вахруков.

Сергей Вахруков посетил Онежский ССЗ совместно с главой Карелии Артуром Парфенчиковым и министром промышленности и торговли региона Денисом Гурковым.

«Работу по глубокой модернизации Онежского судостро-

ительного-судоремонтного завода мы начали не вчера, эта работа ведется уже на протяжении нескольких лет... Сейчас мы видим завершающий этап и приближаемся к запуску первой в России цифровой верфи. Этот уникальный опыт важен не только для Карелии, в будущем мы планируем его масштабировать по всей стране, так как сегодня имеется большая потребность в строительстве судов. Планируем, что цифровая верфь в Карелии станет типовой образцовой площадкой», — прокомментировал Сергей Вахруков.

Артур Парфенчиков напомнил, что «не так давно из федерального бюджета дополнительно на дальнейшую модернизацию завода

было выделено еще 2 млрд рублей». За счет поддержки региона на завод были подведены дополнительные мощности по электрообеспечению и холодному водоснабжению.

Он также считает, что в ближайшем будущем верфь в Карелии станет базовой площадкой развития цифровых технологий в судостроении России.

«Те санкционные вызовы, с которыми нам пришлось столкнуться, стали мощным импульсом для развития сопутствующих отраслей, в частности станкостроения. Запроектированное импортное оборудование успешно заменяется отечественным, которое ни в чем не уступает по качеству. Вот,



Фотографии с сайта правительства Карелии

например, новые машины плазменной резки, линии лазерно-гибридной сварки, роботизированной сварки, крановое и прессовое оборудование изготовлены на предприятиях Красноярска, Санкт-Петербурга, Москвы, Екатеринбурга, Обнинска, Оренбурга. Да, и в целом — практически все инженерное и технологическое оборудование на новых мощностях завода — российского производства», — рассказал

глава Карелии, добавив, что цифровая платформа также разработана российскими специалистами.

Реализация инвестиционного проекта по созданию на ОССЗ первой в России цифровой верфи стартовала в 2019 году. Его планируется завершить в 2024 году. Как сообщалось ранее, сметная стоимость модернизации завода и создания цифровой верфи составляет 6,4 млрд рублей.

ЗЕМСНАРЯДЫ

ЗЕМСНАРЯД «НИКОЛАЙ РУСАНОВ» — ПРЕМЬЕРА РОССИЙСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ

Суда с подобными техническими характеристиками до этого не проектировались и не строились на российских верфях.



Фото с сайта Росморпорта

Главной земснаряд проекта FPDG3 «Николай Русанов» проходит швартовные и ходовые испытания. В ближайшее время судно будет передано ФГУП «Росморпорт» и приступит к работам на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК).

Параллельно идет процесс изготовления корпуса второго судна серии и контрактование оборудования. Также в июле 2024 года в Астрахани состоялась закладка киля третьего в серии судна про-

екта FPDG3, которую строит ООО «Стройлидерплюс» для Росморпорта.

Земснаряды серии отличаются высокой мощностью в своем классе. Ранее суда с подобными техническими характеристиками не проектировались и не строились на российских верфях.

Суда представляют собой папильонажные самоходные фрезерные земснаряды, оснащенные грунтовыми насосами. Основное назначение — поддержание за-

данных глубин в морской части ВКМСК, в акваториях и на подходах к морским портам Оля и Астрахань для обеспечения безопасности мореплавания.

Автономность новых земснарядов по запасам топлива, моторного масла, провизии и пресной воды составляет не менее 7 суток. Носовая и кормовая оконечности обладают подзорами, которые помогают улучшать гидродинамические характеристики корпуса во время движения. Корпус предназначен для тяжелого круглосуточного и круглогодичного режима работы и продолжительной эксплуатации.

Основные характеристики судна проекта FPDG3: класс PC — KER3 Dredger; габаритная длина — 68,9 м; габаритная ширина — 12,2 м; осадка — 2,1 м; производительность по воде — 7 тыс. куб. м/ч; максимальная/минимальная глубина разработки — 12/3 м; максимальная ширина прорези при максимальной глубине разработки — не менее 50 м.

ПСЗ «ЯНТАРЬ»

КРАНЫ ПО ГОСПРОГРАММЕ

Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» вводит в эксплуатацию уникальный порталный кран.

На набережной № 5 Прибалтийского судостроительного завода «Янтарь» выполняется монтаж новых порталных кранов.

Два крана будут обеспечивать достроечные работы на строящихся заказах. Кроме того, они позволят разгрузить набережную № 8, а также ускорят процесс погрузки и разгрузки.

По словам главного инженера завода Сергея Чертова, установка этих кранов осуществляется в рамках реализации госпрограммы РФ «Развитие оборонно-промышленного комплекса».

Техника изготовлена на заводе «Балткран», грузоподъемность кранов — 10 и 20 тонн. «Уникальность одного из них заключается в том, что высота подъема составляет 45 метров. Это позволит нам устанавливать оборудование на мачтах кораблей, которые мы строим», — сказал он.

Отмечается, что замена физически изношенного кранового оборудования поможет предприятию увеличить объем выполняемых работ по достройке кораблей «на воде».



Фото из Telegram-канала ПСЗ «Янтарь»

ТАНКЕРЫ

ПО ЗАКАЗУ «МАШПРОМЛИЗИНГ»

Новый танкер-химовоз «Волготранс-2502» соответствует международным требованиям для перевозки нефтепродуктов.

На производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта (ЮЦСС) спущен на воду танкер-химовоз проекта RST 25/7 «Волготранс-2502». Судно строится по заказу АО «Машпромлизинг», лизингополучателем выступает ООО «Волготранс».

Химовоз имеет 6 грузовых танков, предназначен для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов, в том числе бензина, без ограничения по температуре вспышки, с обеспечением перевозки груза с поддержанием температуры 60 °С, а также растительных масел и химических грузов. На танкере предусмотрена возможность одновременно перевозить грузы двух разных сортов.



Фотографии предоставлены пресс-службой ЮЦСС

Он соответствует международным требованиям для перевозки нефтепродуктов, включая двухотсечную непотопляемость, удовлетворяет габаритам Волго-Донского судоходного канала (ВДСК) и Волго-Балтийского пути.

Напомним, «Лотос» в апреле 2023 года передал заказчику танкер проекта RST 25/7 «Волготранс 2501»,

который, как и «Волготранс 2502», был заложен весной 2016 года.

Основные характеристики проекта RST 25/7: длина — 139,99 м; ширина — 16,6 м; осадка в море/реке — 4,175 / 3,6 м, дедвейт в море / реке — 6613/5132 тонны, мощность и тип главных двигателей — 2×1200 кВт, скорость хода — 10,5±0,3 узла.

КРУИЗНЫЕ ЛАЙНЕРЫ

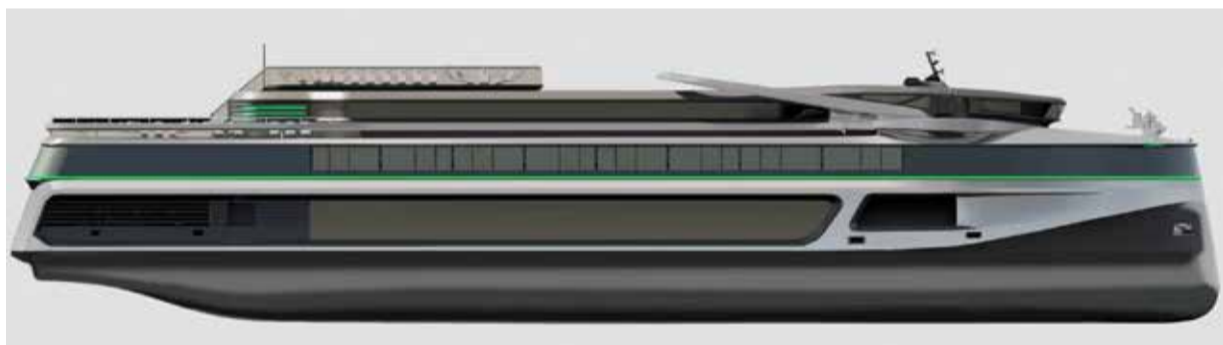


Рис. с сайта Emperium

«БАЙКАЛ» ДЛЯ КРУИЗОВ

Строительство трехпалубного судна ведется в рамках проекта по обновлению гражданского водного транспорта в России.

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) получило 914 млн рублей из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на реализацию инвестиционного проекта по обновлению гражданского водного транспорта в России. За счет этих средств ГТЛК профинансирует строительство круизного судна «Байкал» на верфи ООО «Эмперимум» (Emperium, входит в Sitronics Group) со сдачей в сентябре 2026 года.

Планируется, что в навигационный период судно будет совершать круизные рейсы в акватории озера Байкал, а в межнавигационный период оно сможет использоваться в качестве «плавучей гостиницы».

«Байкал» будет иметь три пассажирские палубы, панорамный ресторан и открытые зоны для отдыха. Судно оснастит гибридным типом двигателя, а автономность плавания составит 7 суток. Крейсерская скорость достигнет 20 км/ч, 10 узлов. Кроме того, за счет малой осадки (2,5 м) судно сможет заходить на мелководные участки.

Инвестпроект по обновлению водного флота предусматривает строительство и поставку 260 судов в 2024–2028 годах. Ключевые условия — «нулевой» аванс, льготная средневзвешенная ставка на всем сроке действия договора от 2,93% до 7,6%, в зависимости от типа судна, срок лизинга — до 25 лет. Общий размер ин-

вестиций в проект составит 231 млрд рублей, из которых 136 млрд рублей приходятся на средства ФНБ, 10 млрд рублей — на средства федерального бюджета и 85 млрд — на заемное финансирование.

Реализация инвестпроекта будет способствовать увеличению объема перевозок водным транспортом, развитию компетенций в сфере судостроения, а также достижению высокой степени технологической независимости транспортного комплекса страны.

Класс гибридного круизного судна «Байкал» — РКО М-ПР 2,5; длина — 54,6 м; ширина — 14,6 м; осадка — 2,5 м; водоизмещение — до 650 тонн; пассажировместимость — 60 человек.

СУХОГРУЗЫ



Фото с сайта «Нефтефлота»

СУХОГРУЗЫ ИЗ САМАРЫ

Сухогрузы проекта RSD34L могут заменить массово выбывающие суда-«пятитысячники» советской постройки.

На судостроительно-судоремонтном предприятии ЗАО «Нефтефлот» (Самара) состоялась закладка килей двух судов проекта RSD34L, строящихся по заказу АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК). Ввод в эксплуатацию максимально локализованных сухогрузов будет способствовать обновлению и импортозамещению российского флота, а также увеличению объемов грузоперевозок морскими и внутренними водными путями. Сухогрузы проекта RSD34L способны заполнить нишу массово выбывающих судов-«пятитысячников» советской постройки, сообщает пресс-служба ГТЛК.

По информации судостроительного предприятия, лизингополучателем судов выступает российская судоходная компания «ВТ-Карго».

Напомн им, «Нефтефлот» и ГТЛК в сентябре 2023 года подписали контракт стоимостью 3,4 млрд рублей на строительство и поставку трехмногоцелевых сухогруз-

ных судов класса «Оптима» проекта RSD34L.

Закладка киля головного судна в серии состоялась в мае 2024 года. Планируется, что все сухогрузы будут сданы в эксплуатацию до конца 2025 года. Строительство ведется в рамках инвестпроекта с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) по обновлению гражданского водного флота России.

Проект RSD34L разработан «Морским инженерным бюро — СПб» (МИБ — СПб). Многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 5940/4550 тонн класса «Оптима» предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, в том числе зерна, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов.

Длина судна составляет около 125 м; ширина — 17 м; осадка — до 4,2 м; скорость — не менее 10 узлов.



Фото с сайта «Нефтефлота»



КАЛИНИНГРАД

УНИКАЛЬНАЯ ПРОВОДКА

В порту Калининград лоцманы Росморпорта выполнили проводку барж с негабаритным грузом.



Фото с сайта Росморпорта

Транспортно-монтажные баржи «Юрий Кувыкин» и «ТВ-6000» перевезли оборудование для установки блок-кондуктора ледовой стационарной платформы на месторождении нефти в юго-восточной части Балтийского моря в прибрежных водах РФ.

Лоцманскую проводку барж по Калининградскому

морскому каналу обеспечили специалисты Калининградского управления Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» при взаимодействии с СУДС Калининград Калининградского управления, службами капитана морского порта Калининград и представителями компании оператора морских перевозок.

«Уникальность данной операции была связана с габаритами перевозимого груза и размерами барж, которые в два раза превышали размеры расчетного судна для плавания по Калининградскому морскому каналу», — сообщила пресс-служба ФГУП «Росморпорт».

Проект транспортировки опирался на результаты моделирования на навигационном тренажере, которые позволили доказать возможность безаварийной проводки данных негабаритных объектов, определить условия буксировки, состав буксирного ордера, гидрометеорологические ограничения и получить разрешение на выполнение данной работы.

Маршрут лоцманской проводки составлял 14 морских миль. В операции было задействовано 6 судов, в том числе 4 буксира.

ПРИМОРСКИЙ КРАЙ

РОСМОРРЕЧФЛОТ СДЕЛАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

В Приморье стивидорные компании пригласили участвовать в развитии речных маршрутов и строительстве хабов для перевалки грузов.



Фото с сайта Росморречфлота

Росморречфлот совместно с рядом регионов разрабатывает проекты по развитию речных логистических хабов для объединения морских, железнодорожных и автомобильных перевозок с выходом на реку. Стивидорным компаниям предложено принять активное участие в развитии таких маршрутов и строительстве хабов для перевалки грузов.

Такое предложение прозвучало на совещании в Приморье, с участием вице-премьера края Ленера Нуриева, руководителя АМП Приморского края и Восточной Арктики Андрея Дрегваля, гендиректора Росморпорта Сергея Пылина и руководителей стивидорных компаний.

Руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко

подчеркнул, что более активное использование транзитного потенциала речных артерий поможет решить проблемы, связанные с вывозом грузов по железной дороге в западном направлении и возникающим при этом дисбалансе накопления экспортных и импортных грузов в морских терминалах Приморья.

На совещании, в частности, рассмотрены планы развития перевалочного пункта в селе Джалинда Амурской области, а также примеры комплексного подхода при строительстве морского терминала Эльга.

Также Андрей Тарасенко представил проект создания единой региональной лоцманской организации в виде некоммерческого автономного предприятия. Инициативу поддержали руководители стивидорных компаний.

ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД



Фото с сайта комитета по транспорту Ленобласти

ПЕРВАЯ ШВАРТОВКА

Новый причал в Великом Новгороде будет принимать теплоходы маршрута «Из варяг в греки».

К новому причалу в Великом Новгороде пришвартовалось первое судно — трехпалубный теплоход «Сергей Есенин».

Причал, построенный напротив Новгородского кремля, стал финальной точкой круизного направления «Из варяг в греки» по реке Волхов. Его длина составляет 71 м. Причал способен выдержать полное погружение в воду при ее подъеме и ледоход любого масштаба.

«За последние годы в Ленинградской области была создана единая сеть объектов инфраструктуры пассажирского сообщения. Маршрут по историческому пути «Из варяг в греки» по реке Волхов задействует четыре причала: Старая Ладога, Кириши, Грузино и финальный — напротив Новгородского кремля», — рассказал председатель комитета по

транспорту Ленобласти Михаил Присяжнюк.

Трехстороннее соглашение о взаимодействии и строительстве причалов между властями Ленинградской, Новгородской областей и Республики Карелии было подписано в 2018 году на Петербургском международном экономическом форуме. Куратором проекта выступил комитет по транспорту Ленинградской области, инвестором — ООО «Конт». Компания взяла на себя обязательства и создала за собственные средства причальную инфраструктуру от Санкт-Петербурга до Великого Новгорода: причалы у моста Александра Невского, в Старой Ладоге, Невской Дубровке, Свирьстрое, Киришах, на острове Ореховый, у музея-заповедника «Прорыв блокады Ленинграда».



Фото с сайта комитета по транспорту Ленобласти



АРКТИКА

ЛЕДОКОЛЫ ЗАКРЫЛИ СЕЗОН

На Северном морском пути завершена зимне-весенняя навигация 2023–2024 годов.



Фотография с сайта Росморпорта

Ледоколы ФГУП «Росморпорт» завершили работы в акватории Северного морского пути по договору с ФГУП «Атомфлот» в период зимне-весенней навигации 2023–2024 годов, суммарно выполнив 220 ледокольных операций.

В работе на СМП были задействованы два ледокола Мурманского филиала предприятия — «Красин» и «Адмирал Макаров», два ледокола Северо-Западного филиала — «Владивосток» и «Виктор Черномырдин».

Ледокол «Красин» с декабря по июнь оказывал услуги по ледокольной проводке судов по СМП, включая обновление и прокладку ледовых каналов в Карском море, дежурство в ожидании подхода и готовности судов.

Ледокол «Владивосток» начал оказывать услуги по ледокольному обеспечению судов в декабре и завершил в июле. Судно выполняло проводку на участке от западной кромки льдов Карского моря, в прилегающих районах Баренцева моря, покрытых льдом, до Енисейского залива и в обратном направлении.

По итогам выполненных работ штаб морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть» выразил благодарность капитану ледокола «Красин»



Фотография с сайта Росморпорта

Роману Могилянцу и капитану ледокола «Владивосток» Виктору Гречанюку за профессионализм, хладнокровие и компетентность в управлении судами при выполнении заданий в тяжелых ледовых условиях.

«Все морские операции, связанные с ледокольным обеспечением, выполнялись со стремлением к самым высоким результатам и с акцентом на безопасность

мореплавания», — отметил первый заместитель генерального директора — начальник ШМО Владимир Арутюнян.

С декабря по май услуги на СМП также оказывал ледокол «Адмирал Макаров» Мурманского филиала. Судно работало в западной части СМП в акватории Карского моря, включая Енисейский район до границы морского порта Дудинка, в том числе обновляло и прокладывало ледовые каналы в реке Енисей до границы морского порта Дудинка включительно, а также дежурило в ожидании подхода и готовности судов.

Самый мощный в мире неатомный ледокол, флагман ледокольной флотилии Росморпорта «Виктор Черномырдин» вышел в Арктику в апреле 2024 года, до этого отработав в Финском заливе в период зимней навигации 2023–2024 годов, и вернулся в Санкт-Петербург в июне. Судно оказывало услуги по ледокольному обеспечению судов в западной части акватории СМП.



Фотография с сайта Росморпорта

САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото из Telegram-канала Росморречфлота

ДЕЛО ДВИЖЕТСЯ

Рабочая группа проанализирует грузоперевозки и оценит состояние портовой инфраструктуры Саратовской области, в которой создается речной хаб.

В Саратовской области сформируют рабочую группу по созданию речного хаба на базе действующих портов региона. Помимо сотрудников Федерального агентства морского и речного транспорта и регионального правительства, в нее войдут представители промышленных и судоходных компаний области.

Совместная рабочая группа проведет анализ объемов и номенклатуры грузов, состояния существующей портовой инфраструктуры, пропускной способности и транспортных схем.

«Речные перевозки должны стать полноценной альтернативой железнодорожным и автодорожным путям. Также на реке нужна единая система по аналогии с морскими портами. Это позволит увеличить перевозку грузов на Волге, разгрузит железнодорожные пути, а также обе-

спечит эффективное функционирование международных транспортных перевозок», — сказал руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко.

Ранее он заявил, что мультимодальные узлы на базе речных портов позволят снизить транспортные издержки и диверсифицировать логистические возможности доставки грузов.

Напомним, Росморречфлот совместно с рядом регионов рассматривает вопросы по созданию речных логистических хабов для объединения железнодорожных и автомобильных перевозок с выходом в морские порты. Так, в рамках ПМЭФ-2024 состоялись встречи с главами Самарской области, Пермского края и Республики Татарстан. Также в июле состоялась встреча с губернатором Московской области.

8 КОНГРЕСС
«ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ
СООРУЖЕНИЯ
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

20–21
ФЕВРАЛЯ
2025МОСКВА,
ТОРГОВО-
ПРОМЫШЛЕННАЯ
ПАЛАТА РФ

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

Медиа-группа «ПортНьюс»,
191119, Санкт-Петербург,
ул. Звенигородская,
д. 22, офис 405
Тел./факс (812) 570-78-03
E-mail: snitko@portnews.ru
www.portnews.ru





БУКСИРЫ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ

По оценкам экспертов, для эффективной работы в портах Севморпути, помимо буксиров ледового класса Arc4, потребуется не менее 15 буксиров ледового класса Arc5 и 10 эскортных буксиров ледового класса Arc6.



Фото АО «Нордик Инжиниринг»

Основу грузопотока на Северном морском пути (СМП, Севморпуть) обеспечивают грузы с ресурсодобывающих проектов: нефть, нефтепродукты, СПГ, газоконденсат и уголь. По оценкам экспертов, для достижения целевых показателей по грузопотоку в общей сложности необходимо привлечение 160 судов, из которых в настоящее время в эксплуатации лишь чуть более 30. Для их эффективной и безопасной работы требуется создание развитой портовой инфраструктуры на всем протяжении СМП.

Всего вдоль Северного морского пути расположено более 70 крупных и мелких портов и перевалочных пунктов. Для обеспечения бесперебойной деятельности Севморпути все эти порты обеспечены собственным портофлотом. При этом планы по модернизации таких портов, как Певек, Лавна и пр., требуют строительства нового буксирного флота. С учетом специфики деятельности буксиры, работающие на СМП, преимущественно обладают высоким ледовым классом, за исключением незамерзающей акватории Мурманска.

Кроме того, для эксплуатации в арктических широтах к портофлоту необходимо применять технические решения, позволяющие соответствовать характеристике класса ФАУ «Российский морской регистр судоход-

ства» (РС) WINTERIZATION. А значит, такие суда должны быть обеспечены оборудованием, работа которого сертифицирована при низких температурах (-40, -50 °С, в зависимости от класса). Помимо этого, дополнительно требуется установка обогревов на воздухозаборники, пожарные краны, иллюминаторы и стеклоочистители в рулевой рубке, установка иллюминаторов с двойными стеклами в жилом блоке и пр. Учитывая эти факторы, обновление буксирного флота с прицелом на Севморпуть — одна из основных тенденций российского судостроения в XXI веке.

По оценкам экспертов, общая потребность в буксирах в Российской Федерации составляет около 110 единиц, построить их необходимо до 2035 года. При этом одним из наиболее востребованных является буксир проекта NE025. Суда данного проекта имеют длину 29 м при ширине 10 м, ледовый класс Arc4 и предназначены для оказания помощи в тушении пожаров, доставки и развертывания средств ЛАРН без захода в нефтяное пятно, патрулирования акватории, буксировки несамоходных плавсредств, установки и снятия знаков плавучей и береговой судоходной обстановки, заводки и подъема якорей и пр.

Строительство пяти буксиров данного проекта по заказу Морспасслужбы уже

ведется на мощностях АО «Окская судостроительная» в рамках плана развития инфраструктуры Севморпути на период до 2035 года и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в рамках федерального проекта «Северный морской путь». Их эксплуатация запланирована в портах Мурманск, Архангельск и Петропавловск-Камчатский. Перспективная же потребность в буксирах проекта NE025 оценивается еще в 15 единиц. Как следствие, данный проект может стать одним из наиболее серийных среди буксиров, строящихся в современной России.

При транспортировке грузов по Севморпути в портах прямо или косвенно задействовано в общей сложности 227 буксиров (под наблюдением РС), из которых: Мурманск — 32 буксира (средний возраст 26 лет), Архангельск — 40 буксиров (средний возраст 37 лет), Анадырь — 1 буксир (41 год), бухта Провидения — 1 буксир (39 лет), Петропавловск-Камчатский — 25 буксиров (средний возраст — 50 лет) и др.

Из приписанных к порту Мурманск 32 буксиров только у 18 ледовый класс выше Ice2. При этом буксиры с ледовым классом Arc4 и выше («Юрибей», «Тамбей», «Надым» и пр.) больше относятся к многофункциональным судам, предназначенным не только и не столько для буксировки и кантовки судов в акватории порта, а для выполнения спасательных операций, несения аварийно-спасательного дежурства, ликвидации аварийных разливов нефти и пр. Таким образом, суда, осуществляющие функции портовых и эскортных буксиров, представлены в порту Мурманск с ледовым классом от Ice2 до Arc6.

Другие порты на трассах Севморпути не могут похвастаться такими благоприятными климатическими ус-

ловиями, следовательно, им потребуются буксиры с ледовым классом Arc4 и выше. Так, на АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» последние три года ведется проектирование и строительство серии из пяти буксиров проекта T 3150 ледового класса Arc4. Их эксплуатация планируется в портах Архангельск, Мурманск и Петропавловск-Камчатский. Ожидается, что суда будут сданы в установленный контрактном срок — до конца текущего года.

В то же время на Севморпути будут востребованы суда и большего ледового класса. По экспертной оценке, для полноценной и эффективной работы в портах Арктики потребуется еще не менее 15 буксиров ледового класса Arc5 и 10 эскортных буксиров ледового класса Arc6.

С учетом такой потребности АО «Нордик Инжиниринг» дополнило линейку своих буксиров двумя новыми проектами. Инициативно разработан проект эскорт-

По заказу ФГУП «Росморпорт» разработан технический проект эскортного буксира ледового класса Arc6 NE060 мощностью 7 МВт. Буксир предназначен для сопровождения и кантовки крупнотоннажных судов; доставки, высадки лоцманов на суда; выполнения морских буксировок судов, плавучих объектов и сооружений на чистой воде и в ледовых условиях; обеспечения выполнения работ по ликвидации аварийных разливов нефти (ЛАРН) с температурой вспышки более 60 °С; пожаротушения на других судах (FF3WS). Судно проекта NE060: класс КМ Arc6 имеет наибольшую длину корпуса 40 м; ширину 14,8 м; высоту борта на миделе 7 м; максимальную осадку 6,9 м; водоизмещение 1645 тонн. При полном водоизмещении на чистой воде буксир может развивать скорость в 11,8 узлов. Он оснащен двумя винторулевыми колонками (ВРК), мощность ГД — 2×3500 кВт; максимальное тяговое усилие на переднем ходу — 70 тонн.



График АО «Нордик Инжиниринг»

ного буксира NE040 ледового класса Arc5 мощностью 4,5 МВт, предназначенного для буксировки судов и плавучих сооружений в открытом море и портовых акваториях, эскортных операций на скорости до 10 узлов, борьбы с пожарами на плавучих и береговых объектах, участия в операциях ЛАРН без захода в нефтяное пятно, поисково-спасательных работ, ломки льда толщиной до 0,8 м на скорости до 5 узлов. Судно имеет класс РС КМ Arc5 (hull) Arc4 (machinery) R1 AUT1 FF3WS escort tug, длину 30 м при ширине 11 м и обладает тяговым усилием 60 т.

С учетом текущих и перспективных планов по комплексному развитию Севморпути можно с уверенностью говорить о высоком спросе на подобные суда. Общая тенденция по увеличению грузопотоков на СМП, устаревание действующего флота и разработка новых месторождений будут формировать повышенный спрос на буксирный флот. Уже сегодня отечественные конструкторские бюро разработали ряд универсальных проектов, которые вскоре смогут занять достойные места в портофлоте российской Арктики.

Николай Шабликов,
Алексей Тимофеев

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО

АВТОНОМНОСТЬ ПО ПРАВИЛАМ

Начали действовать новые требования РС к морским автономным надводным судам.

Российский морской регистр судоходства продолжает содействовать развитию автономного судоходства. С 1 июля 2024 года вступили в силу новые требования РС к морским автономным надводным судам (МАНС), сообщает пресс-служба классификационного общества.

Изменения введены новым Бюллетенем к Правилам классификации и постройки морских судов. Документ размещен в разделе «Издания РС» на официальном сайте Регистра.

Новые требования распространяются на системы ситуационной осведомленности, средства навигации и маневрирования, радиосвязи и обмена данными, судовую энергетическую установку, средства разграничивающей движением разметки (стационарной или мобильной), а также центр дистанционного управления (стационарный или мобильный). Документ уточняет



Фото РУТ МИИТ

терминологию, применимую к МАНС, вводит новые категории автономности и знаки в символе класса таких судов.

Требования РС основываются на практическом опыте Регистра по освидетельствованию МАНС и оборудования для таких судов в ходе реализации федерального проекта «Автономное судовождение». В рамках проекта РС также участвует в обсуждении технических решений, разработанных при выполнении опытно-конструкторских

работ, выдает удостоверения соответствия на автономные суда и центры дистанционного управления, выполняет принципиальное одобрение и освидетельствует опытные образцы отечественного оборудования, рассматривает проектную документацию для автономных судов в постройке.

Наряду с этим Регистр участвует в развитии международных нормотворческих инициатив по обеспечению безопасности автономного судоходства.

ГАЗОВОЗЫ

НОРМАТИВНАЯ БАЗА СТАНЕТ ЛУЧШЕ

РС актуализировал Правила постройки танкеров для перевозки сжиженных газов.



Фото с сайта РС

Российский морской регистр судоходства подготовил новую редакцию Правил классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом. Изменения направлены на то, чтобы оптимизировать процедуры работы с Правилами на этапе проектирования современных судов-газовозов.

В частности, в новой редакции конкретизирован состав проектной документации на судно применительно к техническому проекту и проектной документации судна

в постройке. Существенно расширен формат взаимодействия с Регистром при разработке инновационных решений в области систем хранения сжиженного природного газа (СПГ). Для этого конкретизирован требуемый состав информации для получения принципиального одобрения системы хранения (AiP). Для разработчиков мембранных технологий конкретизирован состав информации, требуемый для общего одобрения применения такой технологии на судне (GASA).

При проектировании танкера для перевозки сжиженного газа одним из наиболее ответственных этапов является выполнение температурного расчета, при кото-

ром должны быть определены расчетные температуры корпусных конструкций и расчетная величина интенсивности испарения газа из емкости (boil-off-rate). Для содействия пользователям Правил разработано и внедрено соответствующее Руководство (Приложение 5 к Правилам классификации и постройки судов для перевозки сжиженных газов наливом), которое может применяться при проектировании судов на класс РС. Предусмотрено использование как аналитических, так и численных методов решения данной задачи с применением специализированного программного обеспечения.

Обновленная версия правил, вступившая в силу 1 июля 2024 года, доступна в разделе «Издания РС» на официальном сайте Регистра.

СЕВМОПУТЬ

К «ЮРИЮ ОСОКИНУ»
НАРЕКАНИЙ НЕТ

Судно предназначено для проведения гидрографических исследований и работ, в том числе в Арктическом бассейне РФ.

Российский морской регистр судоходства завершил техническое наблюдение за строительством гидрографического судна проекта Е 35.Г «Юрий Осокин».

«31 июля на борту гидрографического судна «Юрий Осокин» специалисты Архангельского филиала РС вручили классификационные документы. Это событие ознаменовало окончание

(входит в госкорпорацию «Росатом»). Закладка катера состоялась в октябре 2019 года, в 2023 году судно было перегнано в порт Архангельск для достройки.

Суда проекта Е 35.Г, разработанного РЦПКБ «Стапель» (Ростов-на-Дону) в рамках федерального проекта «Северный морской путь», предназначены для проведения гидрографических исследований и работ



Фото с сайта Росморречфлота

завершающего этапа строительства судна и передачу его заказчику», — сказано в сообщении пресс-службы РС.

«Юрий Осокин» — второе судно проекта Е 35.Г, построенное на Балаковском судоремонтно-судостроительном заводе (Саратовская область) по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика» для ФГУП «Гидрографическое предприятие»

в морских, прибрежных районах, в устьевых участках рек, в том числе в Арктическом бассейне РФ в период летне-осенней навигации.

Судно названо в честь инженера-гидрографа, начальника Архангельской гидробазы Юрия Осокина, который в 1983 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени за большой вклад в освоение и развитие Севморпути.

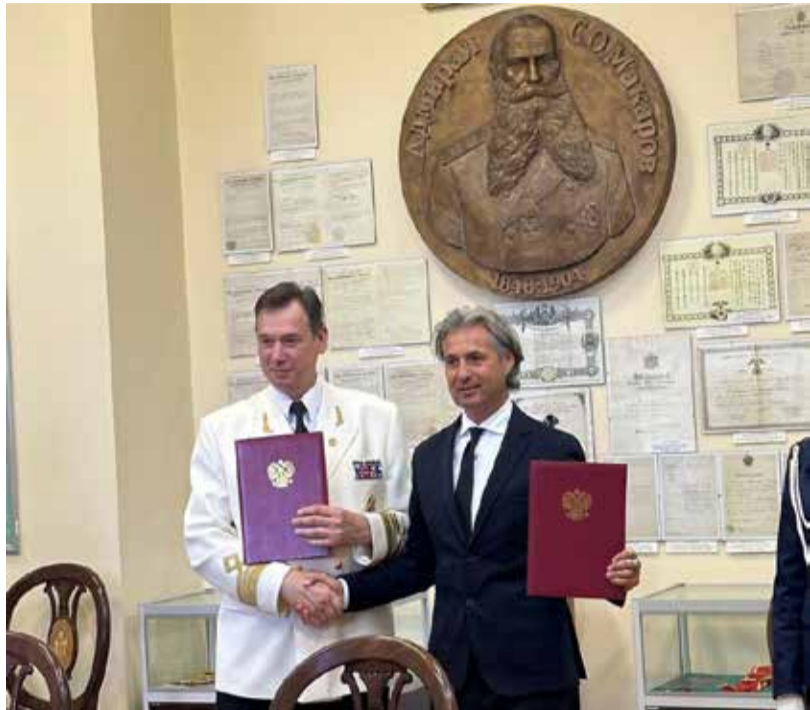
Класс судна — KMIce 3 (hull; machinery) R2AUT3. Главные размеры и основные технические данные: габаритная длина — 33,9 м; наибольшая длина корпуса — 33,5 м; длина по КВЛ — 30,9 м; габаритная ширина — 8,4 м; наибольшая ширина — 8 м; ширина по КВЛ — 7,93 м; высота борта — 4 м; высота надводного борта — 2,2 м; осадка по КВЛ — 1,8 м; грузоподъемность (палубный груз) — 20 тонн; наибольшая скорость — 12 узлов; скорость экономического хода — 9 узлов; количество людей на борту (спальных мест) — 13 человек.



ОБРАЗОВАНИЕ

НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

ГУМРФ им. Макарова и Lugarport договорились о сотрудничестве в образовательной сфере.



Фотография из Telegram-канала «Новотранс»

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и ООО «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга» (Lugarport) подписали договор о сетевой форме реализации образовательных программ и сотрудничестве. Подписи под документом поставили ректор Сергей Барышников и первый заместитель генерального директора компании Константин Равинскис. В рамках договора планируются образовательные проекты для подготовки и повышения квалификации специалистов, подготовки научно-педагогических кадров.

«Универсальный торговый терминал Lugarport — новое направление, важный партнер для университета. Наша задача — обеспечить терминал квалифицированными кадрами. Самые лучшие специалисты — это общемировая практика — выходят из учебного заведения тогда, когда оно работает совместно с компанией-партнером», — отметил в приветственном слове Сергей Барышников.

Константин Равинскис в свою очередь сообщил, что компания видит большой потенциал в структурном взаимодействии с одним из ведущих профильных вузов страны.

«Lugarport — новый терминал, которому необходимы кадры, специалисты с хорошей теоретической базой. Во взаимодействии с нашим терминалом молодые специалисты приобретут необходимые практические навыки и умения», — добавил он.

Lugarport — флагманский инвестиционный проект группы компаний «Новотранс» в морском порту Усть-Луга Ленинградской области. Проект стоимостью 46,5 млрд рублей предусматривает создание комплексов по переработке навалочных, генеральных, зерновых и пищевых грузов общим объемом 24,3 млн тонн в год.

В декабре 2023 года зерновой комплекс Lugarport принял первые вагоны с зерном. Полное завершение строительства и начало эксплуатации терминала запланировано к 2025 году. На многопрофильном терминале будет обеспечена возможность приема до 1100 вагонов в сутки со станции примыкания Лужская Генеральная. На пяти причалах будет осуществляться обработка судов типоразмеров Panamax, New-Panamax, Baby-Capesize.

ИНФРАСТРУКТУРА

КОНТРАКТ ПОДПИСАН

Для ГУМРФ имени Макарова в Санкт-Петербурге построят учебный городок.



Рис. с сайта Ространсmodernизации

На строительство учебного городка № 3 Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) заключен государственный контракт.

Работы будут выполнены в рамках госпрограммы «Научно-технологическое развитие Российской Федерации». Проект направлен на создание комфортных условий для научных и инженерных сотрудников, улучшение рабочих условий и развитие практических навыков студентов.

В рамках проекта планируются надстройка шестого этажа здания, установка

монолитных перекрытий, внутренние и наружные отделочные работы, сообщает пресс-служба Ространсmodernизации.

Специалисты смонтируют современные инженерные системы, включая телефонную связь, интернет, охранную сигнализацию и системы контроля доступа. Также будут автоматизированы системы противопожарной защиты и диспетчеризации, установлены системы оповещения и управления эвакуацией. В перечень работ включено благоустройство и озеленение территории и ремонт железобетонного забора.

ПАРУСНИК «МИР»

В МОРЕ ДО СЕНТЯБРЯ

На учебном паруснике «Мир» Росморпорта началась вторая смена практики 2024 года.

Парусное учебное судно «Мир» Росморпорта в июле приняло вторую в 2024 году смену курсантов. Практика курсантов второго потока продлится до 11 сентября и будет проходить в Балтийском море. Новые знания и навыки приобретут 120 учащихся Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова и колледжа ГУМРФ.

Плавательная практика первой смены курсантов на судне «Мир» продлилась с 7 мая по 10 июля, ее прошли 119 курсантов ГУМРФ, колледжа ГУМРФ и Арктического морского института имени В. И. Воронина. Практика также проходила в акватории Балтийского моря.

В течение двух месяцев курсанты изучали устройство парусника и судовые механизмы, основы несения

вахты, учились определять местонахождение судна по навигационным ориентирам, работали на палубе и в машинном отделении, принимали участие в подготовке и установке парусов, в такелажных работах на судне.

Напомним, в 2023 году на парусном учебном судне «Мир» практику прошли три смены учащихся: 317 курсантов ГУМРФ имени



Фото с сайта Росморпорта

адмирала С. О. Макарова и его филиала, Арктического морского института имени В. И. Воронина, колледжа ГУМРФ и Волжского го-

сударственного университета водного транспорта (ВГУВТ). В общей сложности практика продлилась 6,5 месяца.