



# ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№9 15  
сентября  
2022

Выходит один раз в месяц

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

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

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



**«ВИКТОР  
ЧЕРНОМЫРДИН»:  
АНФАС И В ПРОФИЛЬ**  
СТР. 3



**САХАЛИН СТАНОВИТСЯ  
БЛИЖЕ**  
СТР. 5



**В СКЛАДЧИНУ  
С АЛТАЕМ**  
СТР. 9



**В МАКАРОВКЕ АНШЛАГ**  
СТР. 11

## ПЕРЕВОЗКИ ВЫРОСЛИ

Перевозки по ВВП России за первое полугодие 2022 года выросли на 2%.

Объем перевозок по внутренним водным путям (ВВП) России за первое полугодие 2022 года вырос на 2% в сравнении с показателем соответствующего периода прошлого года — до 38,28 млн тонн.

Как следует из данных Минтранса России, имеющихся в распоряжении «Водного транспорта», количество перевезенных пассажиров за тот же период сократилось на 0,8% и составило 3 млн 110 тыс. 205 чел.

Напомним, объем грузоперевозок по ВВП России за 2021 год вырос на 1,2% — до 110,3 млн тонн.

## «ОКЕАНСКИЙ ПРОСПЕКТ» ДЛЯ ОКЕАНСКИХ ПРОСТОРОВ



Фото из Telegram-канала Минпромторга

Новый крупнотоннажный танкер «Совкомфлота» типоразмера Aframax назван «Океанский проспект».

На судостроительном комплексе «Звезда» в рамках VII Восточного экономического форума-2022 состоялась торжественная церемония именная нового крупнотоннажного танкера ПАО «Совкомфлот». Судно типоразмера Aframax, являющееся лучшим в своем классе по показателям энергетической эффективности и техническим решениям, будет обеспечивать перевозки грузов из российских портов.

«Океанский проспект» спроектирован согласно стандартам экологической безопасности и соответствует всем действующим международным нормам в области

защиты окружающей среды. Длина танкера — 250 м, ширина — 44 м, дедвейт — 114 тыс. тонн. Ледовый класс судна 1А/1В позволяет нефть из районов со сложными ледовыми условиями, включая субарктические моря и российские порты Балтийского региона.

Проектом предусмотрена возможность эксплуатации главной и вспомогательной энергетической установки танкера на традиционных видах судового топлива и на сжиженном природном газе, что существенно снижает уровень выбросов вредных веществ в атмосферу: углекислого газа — на 26%, оксидов азота — на 94%, оксидов серы и мелкодисперсных частиц (сажи) — на 100% по сравнению с аналогичными судами, работающими на тяжелом топливе.

В церемонии именная участвовали заместитель председателя Правительства РФ — министр промышленности и торговли Денис Мантуров, председатель совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк, генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко.

Танкер получил имя одной из главных улиц города Владивостока, тем самым продолжив традицию, когда суда, задействованные в перевозке российских экспортных грузов, называются в честь знаковых улиц городов России.

## НАРАЩИВАЕМ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

К 2030 году объем перевозок по ряду маршрутов может вырасти на 60% — Владимир Путин.

Общий грузооборот российских морских портов за семь месяцев текущего года практически не сократился, остался на том же уровне, что и годом раньше: 482 млн тонн в 2022 году против 483 млн тонн в 2021 году. Такие данные во время своего выступления на пленарном заседании в рамках Восточного экономического форума привел президент России Владимир Путин.

По мнению главы государства, оперативно перестроить логистику и развернуть грузовые потоки позволили своевременные решения по развитию транспортной инфраструктуры — железных и автомобильных дорог, морских портов и трубопроводов.

«При этом здесь, в дальневосточных портах, сейчас настоящий логистический бум. Объемы перевалки грузов, обработки кон-

тейнеров таковы, что специалисты работают без перерыва на выходные, днем и ночью», — заявил Владимир Путин.

Президент добавил, что Россия продолжит наращивать свой транспортный потенциал, в том числе строить новые подходы к морским терминалам и увеличивать их мощность.

«В центре внимания, безусловно, восточное направление. А также развитие международного коридора «Север — Юг» и портов Азово-Черноморского бассейна. Мы об этом тоже не намерены забывать. Это откроет новые возможности для выхода российских компаний на рынки Ирана, Индии, стран Ближнего Востока, Африки. И конечно, для встречных поставок из этих стран. В целом на горизонте 2030 года совокупный объем грузоперевозок по названным



Фото с сайта Кремля

маршрутам и артериям способен вырасти примерно на 60%. Мы оцениваем эти возможности абсолютно реалистично», — рассказал Владимир Путин.

Для выхода на эти значения правительство подготовило дорожные карты, что позволит выстроить работу системно, связать

воедино, состыковать по срокам и пропускной способности расшировку узких мест, модернизацию пограничных пунктов пропуска и сопутствующей инфраструктуры.

Материалы VII Восточного экономического форума читайте на стр. 2

# НАРАЩИВАЕМ ТРАНСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

## ВЭФ-2022 О ПОТЕНЦИАЛЕ И ЗАДАЧАХ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И СУДОСТРОЕНИЯ

### ПОТРЕБНОСТИ РАСТУТ

Потребность России в строительстве новых судов до 2035 года возросла до 1,5 тыс. ед., сообщил на сессии «Будущее отраслей: что купить, а что произвести? Судостроение» статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации **Виктор Евтухов**.

По его словам, до недавнего времени в соответствии со Сводным перспективным планом заказов гражданских судов и морской техники до 2035 года потребность страны в судах составляла чуть более 1000 единиц.

«Однако Минтранс и Минсельхоз заявили еще о дополнительных почти 440 единицах морской техники... Плюс к этому для того, чтобы обеспечить грузоперевозки по СМП, а также пассажирские перевозки, потребность была 32 судна, а сейчас добавилось еще примерно 71. То есть порядка 1500 судов мы должны построить до 2035 года на российских верфях», — пояснил Виктор Евтухов.

По его словам, основной объем гражданских судостроительных заказов будет выполняться с использованием лизинговой программы, которая была пересмотрена.

«На эту программу мы (Минпромторг. — Прим. ред.) будем запрашивать средства ФНБ. Это будет совместное финансирование: средства ФНБ и привлеченные. Более 280 млрд рублей — средства из ФНБ, а общий вес программы составит почти 480 млрд рублей. Это серьезный вызов и значительно отличается от того, что было», — сказал Виктор Евтухов.

Он отметил, что необходимо увеличивать финансирование российского судостроения. «Если мы хотим строить суда сами, то у нас другого выхода нет, особенно после того, как были введены санкционные режимы. Нам необходимо существенно вкладываться в российское судостроение», — подчеркнул Виктор Евтухов.

### ПЛЮС МОДЕРНИЗАЦИЯ ВЕРФЕЙ

Объем необходимых капиталовложений в модернизацию российских верфей оценивается минимум в 400–500 млрд рублей. Такие цифры в ходе форума огласил **Виктор Евтухов**.

«Объем необходимых капиталовложений, для того чтобы наши верфи модернизировались, развивались и могли создавать более современный и крупный комплект судов, — минимум 400–500 млрд рублей», — отметил Виктор Евтухов.

Говоря о возможных источниках финансирования, он уточнил, что они могут быть различными. «Это будут банковские средства, частично субсидии из российского бюджета. Данный вопрос сейчас прорабатывается», — сказал Виктор Евтухов.

Он дополнил, что в настоящее время верфи готовят экономические обоснования своих инвестиций в развитие судостроительных

мощностей, которые скоро будут представлены в Минпромторг.

### СЕРИЙНОСТЬ ОПТИМИЗИРУЕТ ЦЕНЫ

Запрос регионов на пассажирские суда составляет более 250 единиц. Об этом в ходе форума сообщил генеральный директор ГТЛК **Евгений Дитрих**.

Он пояснил, что такие данные были озвучены на Госсовете под председательством президента РФ, где обсуждали туризм и затрагивали тему речных и круизных пассажирских перевозок. «Сегодня в программе присутствует 140 судов. Это «Метеоры», «Валдаи», «Грифоны», катамараны. Это важная часть программы. Нужно сегодня увязать запросы от судоходных компаний по характеристикам паромов, по стоимости с тем, что могут выпустить верфи. Зафиксировать эти планы и далее следовать в соответствии с этими планами», — сказал Евгений Дитрих.

Он предложил после утверждения программы отменить конкурсы, «которые сегодня существуют по заказу на распределении паромов между судоходными компаниями». «Для того чтобы сформировать долгосрочный заказ, верфь должна понимать, когда, что и на каких условиях она должна построить. Должна быть серийность, и тогда мы сможем оптимизировать и цену», — пояснил руководитель ГТЛК.

«Если мы определим конечный набор проектов, которые мы делаем, серийно их запустим, верфи смогут производить эти же паромы по оптимальной цене и без господдержки», — считает Евгений Дитрих.

Генеральный директор ГТЛК сообщил, что сейчас в постройке по заказу компании находится 70 судов. Из них 40 было заказано

в 2021 году, при том, что «четверть судов была заказана за чисто коммерческие деньги без всяких программ господдержки».

### ВЫСТРОИТЬ ФИНАНСОВЫЕ МОДЕЛИ

Вопросу ценообразования в судостроении необходимо уделить особое внимание. Такое мнение в ходе форума высказал заместитель генерального директора — директор дирекции Севморпути и госкорпорации «Росатом» **Вячеслав Рукша**.

О том, как меняется стоимость строительства за достаточно короткий промежуток времени, он продемонстрировал на примере стоимости дизельного ледокола мощностью 40 МВт.

«Еще 3–4 года назад ледокол в 40 МВт оценивался в 230–270 млн долларов, грубо говоря, в 22–25 млрд рублей. Сегодня меньше 40 млрд рублей за дизельный ледокол в 40 МВт цен не называется, а за (ледокол. — Прим. ред.) в 45–50 МВт — 70 млрд руб. — рассказал Вячеслав Рукша. — У нас рухнули все финансовые модели. <...> Цифры очень сильно отличаются, и надо собирать и понимать, что с этим делать и как решать вопросы ценообразования».

### УХОДИТЬ ОТ УБЫТОЧНОСТИ

Минпромторг принял решение о введении обязательной экспертизы перед заключением контрактов на строительство судов, которую должны проходить как заказчики, так и верфи, сообщил **Виктор Евтухов**.

Он отметил, что в Госдуме в первом чтении уже рассмотрен законопроект, предусматривающий введение обязательной экспертизы при строительстве судов по 44-ФЗ со стороны заказчика. «Сейчас мы решили, что этого мало, и подготовили поправки, так чтобы под это подходили также и компании с гос-

участием, и госкорпорации», — сказал Виктор Евтухов.

Что касается коммерческого судостроения, то на эти заказы, по его словам, распространяется директива заместителя председателя правительства. «Пока она применяется в отношении компаний ОСК с тем, чтобы при строительстве коммерческого флота также в обязательном порядке уже верфи проходили экспертизу. Это делается для того, чтобы избежать заключения убыточных контрактов. К сожалению, такая проблема у нас есть», — пояснил Виктор Евтухов.

Как, в свою очередь, отметил председатель правления, генеральный директор АО «Объединенная судостроительная корпорация» **Алексей Рахманов**: «Ни одного контракта, который был бы убыточным, в мою бытность как руководителя подписано не было». То, что они стали убыточными, произошло не по вине верфей.

Виктор Евтухов согласился со словами главы ОСК, дополнив, что действительно, когда контракты заключались, по предварительным расчетам они не должны были быть убыточными. «Но зачастую на такие контракты не было ни расчетной технической документации, ни нормального технического проекта, а эскизы. Это была вынужденная мера. Поскольку верфи понуждали к тому, что нужно быстрее заключать контракты, быстрее строить, особенно по квотам. То есть выхода не было, нужно было реализовывать программу. Так получилось по факту. Естественно, никто не заключал заведомо убыточных контрактов», — пояснил Виктор Евтухов.

### В КОНКУРЕНЦИИ МЕР ГОСПОДДЕРЖКИ

Судостроение — это конкуренция мер государственной поддерж-

ки. Такое мнение на профильной сессии ВЭФ высказал генеральный директор АО «Объединенная судостроительная корпорация» **Алексей Рахманов**.

«Давайте посмотрим, с чего начиналось судостроение в Японии, как развивалось судостроение в Корее и начало развиваться судостроение в Китае. Важно, чтобы могли посмотреть меры, которые предложены нашими соседями, и просто внимательно их проанализировать и сделать так, чтобы то, что мы будем в ближайшем будущем производить, нашло свое место и на внешнем рынке», — сказал Алексей Рахманов. Он признал, что России «действительно очень сложно конкурировать и с точки зрения погодных условий, и с точки зрения общих принципов организации бизнеса».

Говоря о позитивном опыте, который достоин внимания, глава ОСК выделил принцип вертикальной интеграции верфей, которые реализовали корейские компании, что и позволило им стать конкурентоспособными.

«Если говорить о том, каким образом сделать судостроение эффективным, то, наверное, можно подумать о том, чтобы некоторые нерыночные механизмы, в частности, давайте условно назовем внутренние цены на металл, могли бы очень сильно помочь судостроителям», — дополнил Алексей Рахманов.

Он считает, что поскольку в судостроении есть функции мер господдержки, то «не надо ничего бояться и ничего чураться», и этот вопрос требует трезвого расчета. «Мы такие расчеты сделали, и у нас получается так, что маржинальность всех наших поставщиков в цене нашей продукции приблизительно в два раза превышает маржинальность наших коллег из Китая и Кореи», — сказал глава ОСК.



Фото с сайта forumvostok.ru

## ПРОЕКТ

## ВЕРФЬ НА ОСТРОВЕ СТОИТ...

Совместный проект Росатома и ОСК предполагает строительство в Санкт-Петербурге крупнотоннажной верфи.

Центр технологии судостроения и судоремонта разработал совместный проект госкорпорации «Росатом» и Объединенной судостроительной корпорации в лице Балтийского завода, который предполагает строительство в Санкт-Петербурге крупнотоннажной верфи с обработкой до 300 тыс. тонн металла. Об этом сообщил генеральный директор Росатома Алексей Лихачев, выступая на совещании по вопросам развития судостроительной промышленности, которое провел президент РФ Владимир Путин.

Алексей Лихачев попросил главу государства дать поручение Минпромторгу совместно с ОСК и Минфином до декабря 2022 года проработать вопросы производственной, технологической кооперации, финансовой модели и сценарии финансирования этого проекта, возможного дополнительного размещения в 2030-х годах заказов по линии Министерства транспорта или Минсельхоза.

«Эксперты, которых мы привлекали, и наши специалисты, наши партнеры приходят к выводу о необходимости строительства новой верфи крупнотоннажного судостроения, в том числе с историче-

скими ограничениями Балтийского завода. Наиболее оправданным, на наш взгляд, представляется вариант совместного проекта Росатома и ОСК в лице в первую очередь Балтийского завода. Именно такой проект разработал Центр технологии судостроения и судоремонта — государственный научный центр по судостроению», — сказал Лихачев.

Из 13 вариантов физического размещения новой производственной площадки наиболее перспективным по соотношению глубин, коммуникаций, ресурсов глава Росатома назвал остров Котлин. «Этот вопрос проработан как с местными муниципальными властями, так и с руководством Санкт-Петербурга», — добавил он.

Проект крупнотоннажной верфи разделен на три этапа. На первом этапе будет реализована модель распределенной верфи и крупноузловой сборки, специализирующейся на судах с ядерной энергетической установкой, судах ледового класса и плавучих атомных энергоблоках. Этап крупноузловой сборки планируется завершить за 38 месяцев.

«Мы понимаем примерно финансовую потребность... Здесь

необходимы элементы частно-государственного партнерства. Мы отработывали такие схемы с Минфином на других направлениях. Надеемся, что дальнейшая проработка проекта позволит второй и третий этапы максимально провести только за счет собственных и заемных средств, естественно, с льготными и комфортными компонентами и условиями этого финансирования, за счет консолидации нашего заказа», — отметил Лихачев.

Глава ОСК Алексей Рахманов сообщил, что проект «может быть полезен в связи с тем, что Балтзавод по сути заперт градостроительными решениями», а «рассчитывать на то, что на Васильевском острове появится огромный эллинг, наверное, для города при индустриальной ориентации представить достаточно сложно». По его словам, на первом этапе планируется вести на Котлине достройку, используя возможности Кронштадтского морского завода.

Рахманов также не исключил, что к 2040 году можно будет рассмотреть возможность перебазирования Балтзавода на новую площадку целиком, но признался, что «это пока мысли вслух».



Фото с сайта Росморпорта

## «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН»: АНФАС И В ПРОФИЛЬ

Ледокол «Виктор Черномырдин» официально получил статус пассажирского судна.

Дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин» ФГУП «Росморпорт» получил характеристику Passenger ship в символе класса. Теперь судно может использоваться для проведения арктических круизов, в том числе путешествий на Северный полюс, в свободный от уставной деятельности период.

Представители ФГУП «Росморпорт» совместно с представителями промышленности и экипажем ледокола «Виктор Черномырдин» предварительно произвели комплекс работ по модернизации. Проект модернизации был выполнен специалистами конструкторского бюро ООО «Энергоэффективность» (Санкт-Петербург). Основные работы были направлены на обеспечение безопасности пассажиров в соответствии с требованиями правил Российского морского регистра судоходства и международных конвенций, предъявляемых к судам, имеющим в символе класса характеристику Passenger ship.

Всего судно сможет вместить порядка 90 туристов.

Ледокол «Виктор Черномырдин» обладает суммарной мощностью 34,8 МВт, имеет ледовый класс Icebreaker8, способен выполнять ледокольные операции при толщине льда до 3 м и развивать скорость до 17,8 узла на чистой воде. Автономность работы судна составляет до 60 суток.

Многофункциональный ледокол способен обеспечивать ледокольные проводки, участвовать в научно-исследовательских экспедициях, принимать вертолеты, перевозить снабжение и контейнеры, оборудован лабораториями для проведения научных исследований, системой динамического позиционирования и комфортными условиями для проживания пассажиров.

«Виктор Черномырдин» в мае 2022 года в ходе ледовых испытаний в Арктике подтвердил, что способен продвигаться непрерывным ходом в сплошном ледяном поле толщиной до 2 м, а также выполнять ледокольные операции при толщине льда до 3 м.

## ИЗ НИС ДА В КРУИЗНИКИ

Минприроды предложило перепрофилировать неиспользуемые НИС под круизные суда.

Минприроды России разработало проект программы государственно-частного партнерства, который предусматривает переопределение неиспользуемых научно-исследовательских судов организаций, подведомственных министерству, под круизные. Об этом сообщил глава ведомства Александр Козлов в ходе заседания президиума Госсовета по вопросам развития туризма под председательством президента России Владимира Путина.

Министр сообщил, что сегодня в системе Минприроды есть девять таких судов: два Росгидромета и семь — Росгеологии, у которых нет контрактов на ближайшие три года, но имеются лицензии на перевозку пассажиров. Представители бизнеса к этой инициативе уже проявили интерес.

«Можно поставить их на маршрут, к тому же есть потенциальные инвесторы, которые готовы этой

работой заняться. Мы с Юрием Петровичем (Трутневым) в этом году занимались этим вопросом — одно такое судно «Хромов» мы 30 июля отправили в круиз по Курильским островам», — заявил Александр Козлов.

Он подчеркнул, что суда имеют пассажирское свидетельство Российского морского регистра судоходства, а значит, правовые ограничения по перевозке пассажиров отсутствуют. По предварительным оценкам, переоснащение девяти судов обойдется бизнесу менее чем в 100 млн рублей.

По данным Минприроды, президент поддержал идею, отметив, что лучше найти применение технике, которая простаивает. «В принципе, я абсолютно согласен. Это было бы очень здорово, чем им простаивать где-то у стенки, пусть работают, и на пользу людям пойдет», — приводит слова Владимира Путина.

## В ПАРЛАМЕНТЕ

## УСЛЫШАТЬ ВОЛГУ

Госдума проведет выездные парламентские слушания по развитию речного сообщения.

Председатель Государственной Думы Вячеслав Володин на первом пленарном заседании обозначил планы работы Госдумы на осеннюю сессию. По его словам, существует большой запрос на развитие речного сообщения. Он отметил опыт Нижегородской области в решении этого вопроса и добавил, что надо провести выездные парламентские слушания в Нижнем Новгороде, посвященные развитию речного сообщения. Об этом сообщается на официальном сайте Госдумы.

«В этой связи правильно провести выездные парламентские слушания в Нижнем Новгороде,

пригласив представителей правительства, госкорпораций, регионов: обсудить вопрос, а затем выйти на принятие решений», — добавил Вячеслав Володин.

По поручению председателя ГД организацией этих мероприятий займется профильный комитет —

по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.

Вячеслав Володин также сообщил, что депутат Валентина Терешкова инициировала создание депутатской группы «Большая Волга» для координации работы представителей приволжских регионов.



Фото с сайта Госдумы

## ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ

## КЭШБЭК ПОЗВАЛ В ПУТЬ

Востребованность речных круизов в рамках осенней программы кэшбэка выросла почти в два раза.

В рамках осеннего этапа программы кэшбэка число покупок речных круизов выросло почти в два раза, объем продаж составил около 200 млн рублей. Итоги программы подвел агрегатор речных круизов «Инфлот».

Самым большим спросом у путешественников пользуются 4 направления: круизы на юг России — в Ростов-на-Дону, Волгоград

и Астрахань; круизы по городам Золотого кольца; круизы между Москвой и Санкт-Петербургом; круизы в Казани и Татарстане в целом. При этом лидером по популярности среди путешественников стали экспедиционные круизы. Например, места на теплоход «Империя», совершающий единственный беспересадочный круиз по Байкалу, закончились в первый день действия кэшбэка.

Все это касается круизов продолжительностью от 4 дней. Вместе с тем кэшбэк подогрел и интерес к круизам выходного дня.

Самым популярным месяцем для круиза стал сентябрь. Каюты на него уже практически закончились, и сейчас активно идет продажа мест на первую половину октября. Наконец навигации в ноябре операторы оставляют немного рейсов, но и их загрузка уже превышает 60%.

## ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

ЛОКАЛИЗОВАТЬ СУДОВОЕ  
ОБОРУДОВАНИЕ

На импортозамещение СКО отечественными образцами в 2022 году потребуется 22 млрд рублей.

Правительство России направит в 2022 году 7 млрд рублей на разработку, создание и внедрение наиболее важного судового оборудования. Как заявил премьер-министр Михаил Мишустин, это позволит подготовить собственные эскизные проекты по 40 типам таких изделий, благодаря чему появится возможность достроить в ближайшие годы более 100 судов общей стоимостью свыше 500 млрд рублей. Еще 22 млрд рублей потребуется, чтобы заместить импортные компоненты отечественными образцами, говорится на сайте российского кабмина. Вопрос предоставления субсидий рассматривался на заседании Правительства РФ.

По словам Михаила Мишустина, введенные санкции нарушили кооперационные связи во многих отраслях промышленности, в том числе в судостроении, где возникли сложности с достройкой морских танкеров, газовозов, рыбопромысловых, пассажирских и других судов. Это произошло, прежде всего, из-за невозможности закупки за рубежом целого ряда комплектующих.

Председатель правительства подчеркнул важность использовать средства «максимально эффективно». «Разработка каждой единицы оборудования обязательно должна завершаться серийным производством с дальнейшим внедрением. Прошу Министерство промышленности держать эту работу на постоянном контроле», — сказал он.

Ранее президент России Владимир Путин на совещании по вопросам развития судостроительной промышленности обратил внимание на трудности с поставками иностранного оборудования и комплектующих для гражданских судов, которые возникли у российских судостроительных компаний. Глава государства призвал свести к минимуму влияние текущих негативных факторов на реализацию проектов гражданского судостроения.

## СУБСИДИИ

## СКО — ТЕХНИЧЕСКУЮ СУВЕРЕННОСТЬ!

Субсидии разработчикам судового комплектующего оборудования могут достичь 80%.

Первые поставки партий «технически суверенного» судового оборудования на судостроительные верфи ожидаются с 2024–2025 годов, в настоящее время идет работа, направленная на подбор и поставку уже имеющихся на рынке аналогов оборудования отечественного производства. Об этом «Водному транспорту» сообщили в пресс-службе Министерства промышленности и торговли РФ.

В части импортозамещения судового комплектующего оборудования Минпромторг России ведет работу с производителями: обобщены предложения основных судостроительных предприятий, ведущих научно-исследовательских институтов отрасли, организаций из смежных отраслей промышленности, имеющих необходимые производственные мощности и компетенции в создании оборудования и его локализации на территории России.

Специалисты определили наиболее важные позиции общесудового, рыбодобывающего и рыбоперерабатывающего и специального оборудования для различных типов судов. В результате анализа и детального обсуждения информации участники судостроительного сообщества и эксплуатирующих флот компаний составили перечень СКО, включающий

более 60 актуальных направлений. Реализация работ по этому перечню планируется в рамках проекта постановления Правительства РФ «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на финансовое обеспечение затрат на проведение работ по разработке, созданию и внедрению судового комплектующего оборудования в рамках реализации такими организациями комплексных проектов и комплексных проектов с учетом модернизации производства».

На разработку, создание и внедрение в производство СКО российским предприятиям будет предоставлена субсидия, позволяющая компенсировать предприятию-разработчику до 80% затрат на реализацию комплексного проекта, включающего в себя серийный выпуск продукции.

В соответствии с готовящимся постановлением из числа представителей федеральных органов исполнительной власти, крупнейших предприятий и научных организаций отрасли будет создана межведомственная комиссия, к полномочиям которой будет относиться не только определение перечня работ, но и определение целевых показателей (индикаторов) для каждого судового комплектующего оборудования,

а размер субсидии для каждого вида СКО по конкретной тематике работы определит конкурсная комиссия Минпромторга. Отбор предприятий-разработчиков будет осуществляться через открытую конкурсную процедуру, при этом российские предприятия — получатели субсидии должны соответствовать необходимым требованиям, также указанным в проекте постановления. Кроме того, Минпромторг России всецело поддерживает создание коопераций, различного рода объединений предприятий и научного сообщества для скорейшей и качественной разработки СКО в необходимом объеме.

В пресс-службе министерства добавили, что сегодня среди приоритетных направлений по импортозамещению судового комплектующего оборудования одними из главных являются проекты по строительству крупнотоннажного флота на верфях ООО «ССК «Звезда». Это танкер на СПГ-типа «Афрамекс», арктический СПГ-танкер, многофункциональное научно-исследовательское судно для фундаментальных исследований в Мировом океане, а также суда для хранения, транспортировки и добычи водных биологических ресурсов, строящиеся под инвестквоты практически во всех регионах, где расположены судостроительные верфи.

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

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

ПЕРИОДИЧНОСТЬ: ЕЖЕГОДНО  
ПЛОЩАДЬ: 26 000+ м<sup>2</sup>

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

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

ufi Approved Event

EGG ОТРАСЛЕВОЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ОПЕРАТОР

+7 (495) 215-06-75  
INFO@RUSFISHEXPO.COM  
T.ME/SEAFOODEXPORUSSIA  
WWW.SEAFOODEXPORUSSIA.COM

Реклама

КОНФЕРЕНЦИЯ 20 сентября 2022

«СУДОРЕМОНТ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург  
отель «Эмеральд»

ФОРМА ПРОВЕДЕНИЯ:  
ОЧНАЯ

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

ОРГАНИЗАТОР: PortNews  
В РАМКАХ: GLOBAL FISHERY FORUM & SEAFOOD EXPO RUSSIA  
ПАРТНЕР: nordic engineering  
СПОНСОР ТРАНСЛЯЦИИ: ПРЕГОНЬ  
ПРИ ПОДДЕРЖКЕ: ОССК ВАРПЗ

СПОНСОР КОНФЕРЕНЦИИ: ИЖЕВСКИЙ ЗАВОД ПЛАСТМАСС «ПЕКАР» АСРОФ  
ОТРАСЛЕВЫЕ ПАРТНЕРЫ: РОССИЙСКАЯ ПАЛЛАДИУМОВАЯ КОМПАНИЯ ИСОГАЗОВЕ  
МЕДИА-ПАРТНЕРЫ: РОССИЙСКОЕ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ РАДИО ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Реклама



ЛСП

# «СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС» ЖДУТ В АРКТИКЕ

Ледостойкая самодвижущаяся платформа «Северный полюс» передана в эксплуатацию.

АО «Адмиралтейские верфи» передало в эксплуатацию научно-экспедиционное судно — ледостойкую самодвижущуюся платформу «Северный полюс». По словам директора Арктического и Антарктического научно-исследовательского института Александра Макарова, аналогов данному судну нет в мире, и не каждая верфь готова реализовать подобный проект. «Наближайшие 10 лет это будет важнейший научный проект в Арктике не только в России, но и в мире», — сказал он.

АО «Адмиралтейские верфи» построило НЭС ЛСП «Северный полюс» по заказу Федеральной

службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в рамках реализации государственной программы по социально-экономическому развитию Арктической зоны. Контракт между АО «Адмиралтейские верфи» и Росгидрометом на строительство ЛСП был подписан в апреле 2018 года. Судно заложили 10 апреля 2019 года. Строительство заказа проходило в рамках реализации государственной программы по социально-экономическому развитию Арктического региона России.

«Северный полюс» обладает функционалом научно-иссле-



Фото из Telegram-канала ЛСП

Основные тактико-технические характеристики: длина — 83,1 м; ширина — 22,5 м; водоизмещение — около 10,39 тыс. тонн; мощность ЭУ — 4200 кВт; скорость — не менее 10 узлов; прочность корпуса — Arc8; автономность по запасам топлива — около 2 лет; срок службы — не менее 25 лет; экипаж — 14 человек; научный персонал — 34 человека.

тельного центра и предназначен для круглогодичных экспедиций в высоких широтах Северного Ледовитого океана. Судно призвано проводить геологические,

акустические, геофизические и океанографические исследования; способно проходить во льдах без привлечения ледокола, а также принимать на борту тя-

желые вертолеты типа Ми-8 АМТ (Ми-17). ЛСП «Северный полюс» построена на класс РС: КМ(\*) Arc5[1] AUT1-C HELIDECK-F Special purpose ship.

ПАРОМ

# САХАЛИН СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

На пароме «Александр Деев» поднят государственный флаг России.

На новом автомобильно-железнодорожном пароме «Александр Деев», построенном на Амурском судостроительном заводе, состоялась церемония поднятия государственного флага. В церемонии по видеосвязи принял участие президент РФ Владимир Путин. Мероприятие прошло во Владивостоке в рамках Восточного экономического форума.

Паром «Александр Деев» проекта CNF11CPD будет работать на линии Ванино — Холмск, соединяющей остров Сахалин с континентом. Судно сможет перевозить 32 железнодорожных вагона; 12 грузовых автомобилей; до 200 пассажиров. Высокий ледовый класс Arc5 позволит парому работать на линии круглый год.

По словам главы ОСК Алексея Рахманова, новый паром сделает Сахалин доступнее для граждан. «По сравнению с предшественниками советской постройки он может перевозить в два раза больше грузов и почти в три раза больше пассажиров. Это уже третье судно, которое ОСК передает для региона. С прошлого года Сахалин и Курильские острова связали

два новых грузопассажирских парома — «Адмирал Невельской» и «Павел Леонов».

Грузопассажирский автомобильно-железнодорожный паром «Александр Деев» проекта CNF11CPD00300 — головное в серии из двух судов, строящихся на Амурском судостроительном заводе. «Александр Деев» является судном усиленного ледового класса Arc5, способным преодолевать лед толщиной до 1,5 м и работать при температурах до -40 градусов по Цельсию. Длина парома — 131 м, ширина — 22 м, дедвейт судна составляет более 4 тыс. тонн. Рабоче-конструкторская и техно-

логическая документация была выполнена КБ «Вымпел» (входит в ОСК). Закладка судна состоялась в июне 2017 года, спуск на воду — в августе 2019. С июня по август 2022 года завершены заводские ходовые испытания, на которых паром развил скорость 18,2 узла. Повышенная ледоходимость обеспечивает способность парома сохранять скорость не менее 3 узлов в ровном сплошном льду толщиной 1 м и 6–8 узлов во льду толщиной до 0,8 м.

В настоящее время Амурский судозавод завершает работу над вторым паромом проекта CNF11CPD «Василий Ощепков».



Фото из Telegram-канала АСЗ

ОНЕЖСКИЙ ССЗ

# ПЕРВАЯ ЦИФРОВАЯ — ДОСРОЧНО!

Проект модернизации Онежского ССЗ может быть расширен.

Строительство первой в России цифровой верфи на Онежском судостроительном-судоремонтном заводе будет завершено досрочно. Об этом губернатор Республики Карелия Артур Парфенчиков сообщил министру экономического развития РФ Максиму Решетникову во время совместного визита на предприятие, сообщается на сайте регионального правительства.

В настоящее время на территории Онежского ССЗ построен новый контрольно-пропускной пункт

и дополнительный въезд. Сейчас строители закладывают фундамент главного корпуса верфи и реконструируют стапель. Кроме того, ведется устройство наружных инженерных сетей водоснабжения и водоотведения. Существующий стапель реконструируют под строительство судов арктического типа, так как цифровая верфь будет внесена в систему развития Северного морского пути.

Проект глубокой модернизации ОССЗ предполагает внедрение цифрового сопровождения строительства судов, роботизации и ав-

томатизации производственных процессов. Проектом предусмотрено увеличение производительности труда не менее чем в 2 раза и рост мощностей с 3 до 10 ежегодно строящихся судов. В рамках проекта запланировано строительство новых объектов: блока корпусных цехов, контрольно-пропускного пункта, центра обработки данных, станции газификации, очистных сооружений, а также реконструкция существующего стапеля.

Проект разработан Санкт-Петербургским государственным мор-

АТОМОХОД

# «ЯКУТИЯ» УЖЕ С «СЕРДЦЕМ»

На атомный ледокол «Якутия» погрузили реакторные установки «РИТМ-200».

Специалисты АО «Балтийский завод» погрузили на универсальный атомный ледокол «Якутия» две реакторные установки «РИТМ-200». Монтаж реакторных установок — одна из ключевых производственных операций процесса строительства атомных ледоколов, в ходе которой судно обзаводится «сердцем», приводящим его в движение.

Технологический процесс погрузке и монтажу на УАЛ «Якутия» двух парогенерирующих блоков РУ РИТМ-200 тепловой мощностью 175 МВт каждый завершился в августе. Вес одного блока составляет 147,5 тонн, высота — 7,3 м, диаметр — 3,3 м.

Основное преимущество силовых установок подобного типа заключается в компактности и экономичности. Они имеют энергоэффективную интегральную компоновку, которая обеспечивает размещение основного оборудования непосредственно внутри корпуса парогенерирующего блока. Срок службы реакторов составляет 40 лет, конструкция позволяет сделать ледоколы проекта 22220 двухосадочными, обе-

спечивая улучшенные технические характеристики судна по скорости ледоходимости.

После этого кораблям предстоит провести окончательный монтаж реакторной установки, ее вспомогательного оборудования и арматуры.

Универсальный атомный ледокол «Якутия» — четвертое судно проекта 22220, которое строится на Балтийском заводе по заказу ФГУП «Атомфлот». Судно было заложено на стапеле завода 26 мая 2020 года. Всего в настоящее время на Балтийском заводе по заказу «Атомфлота» ведется строительство трех атомных ледоколов проекта 22220: «Урал», «Якутия» и «Чукотка». В эксплуатацию введены головной ледокол проекта «Арктика» и первый ледокол серии — «Сибирь».

Атомные ледоколы проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Их главная задача — обеспечить круглогодичную навигацию в западном районе Арктики. Суда этого проекта в ближайшие годы должны стать основой гражданского ледокольного флота России.

ским техническим университетом совместно с АО «Центр технологии судостроения и судоремонта». Правительство РФ из федерального бюджета выделило инвестиции на модернизацию завода в объеме свыше 5 млрд рублей в течение 2021–2024 годов.

В конце августа руководитель рабочей группы по модернизации завода, член коллегии Военно-промышленной комиссии РФ Владимир Поспелов сообщил, что в Минпромторг совместно с Минтрансом будет направлено предложение предусмотреть возможность расширения проекта

модернизации ОССЗ за счет включения в него еще трех объектов: автоматизированного склада хранения судового оборудования, окрасочных камер и слипа для спуска судов арктического класса.



Фото с сайта правительства Карелии

## ИНФРАСТРУКТУРА

## НА ВОЛХОВСКОМ ШЛЮЗЕ

СПК «Мегапир» выполнит работы по II пусковому комплексу Волховского шлюза за 2 млрд 728 млн рублей.

В рамках проекта реконструкции Волго-Балтийского водного пути работы по II пусковому комплексу Волховского шлюза выполнит СПК «Мегапир». Как следует из материалов соответствующего конкурса, компания готова исполнить контракт за 2 млрд 728 млн 764 тыс. руб.

Работы должны быть выполнены до 10 декабря 2024 года.

Напомним, в конце июля 2022 года Главгосэкспертиза России выдала положительное

заключение по проектно-сметной документации на проведение реконструкции Волховского шлюза. Она включает работы по наиболее ответственной судоходной части с реконструкцией единственного в своем роде поворотного моста. В итоге будут обновлены верхний и нижние подходные каналы, поворотный мост, реализованы мероприятия по береговым сооружениям (береговая лестница, дренажные сооружения, вертикальная стенка скального массива).

## АВТОНОМНОЕ СУДОВОЖДЕНИЕ

## НАБЛЮДАТЬ МАШИНЫМ ЗРЕНИЕМ

В порту Усть-Луга проведут испытание комплекса видеонаблюдения, обеспечивающего безопасность судоходства при автономном судовойждении.

Порт Усть-Луга первым использует новейшую российскую разработку — комплекс видеонаблюдения для обеспечения автономного судовойждения. Испытания уникальной системы планируются в порту в первом полугодии 2023 года. Компания «Институт телекоммуникаций» установит в центре системы управления движением судов (СУДС) порта Усть-Луга комплекс оптического видеонаблюдения, в том числе для беспилотных судов.

С помощью комплекса будет осуществляться наблюдение за контролируемым районом акватории для обеспечения без-

опасности судоходства при автономном управлении морскими судами. Такое управление не требует постоянного участия экипажа и осуществляется дистанционно или вовсе автоматически. Для обработки видеоизображения будут применены современные подходы с использованием технологий машинного зрения и искусственного интеллекта.

После апробации в Усть-Луге разработчики совместно с Росморпортом планируют расширить применение как системы, так и эксплуатации автономных судов под российским флагом.

## ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

## ВСЕ ЧАЩЕ — В ПЕТЕРГОФ!

Маршруты на «Метеорах» из Петербурга в пригороды становятся все более популярными.

Число пассажиров на «Метеорах» компании «Петергоф Экспресс» (входит в ГК «Астра Марин») на линиях, связывающих Санкт-Петербург с Петергофом, Кронштадтом и крепостью Орешек за неполный навигационный сезон превысило показатель за весь 2021 год. Рост за четыре месяца навигации в 2022 году по сравнению с общим прошлогодним результатом составил 67%.

«Нынешний навигационный сезон оказался рекордным за последние 5 лет по количеству перевезенных пассажиров на «Метеорах» по всем трем направлениям», — говорится в сообщении пресс-службы компании.

Еженедельно «Метеоры» осуществляют на линии Петербург — Петергоф более 200 рейсов в каждую сторону. Скоростные теплоходы также совершают 28 еженедельных отправок в Кронштадт (по 14 из Петербурга и Петергофа) и 4 рейса в неделю из Петербурга в крепость Орешек.

Наиболее динамичное развитие в 2022 году по сравнению с прошлым навигационным сезоном наблюдается на линии между Петербургом и Петергофом. На маршруте работает 8 скоростных теплоходов «Петергоф Экспресс», тогда как раньше их количество не превышало 6.

Пословам генерального директора «Астра Марин» Андрея Кузнецова, по итогам нави-

гационного сезона компания рассчитывает увеличить число перевезенных пассажиров на скоростных линиях в два раза.

В совокупности число пассажиров на скоростных и экскурсионных теплоходах группы компаний «Астра Марин» в Санкт-Петербурге летом 2022 года выросло на 65% по сравнению с показателем годом ранее. Всего в течение лета теплоходы компании совершили около 22,5 тыс. рейсов на более чем 30 маршрутах.

Самыми популярными водными маршрутами в летнюю навигацию у жителей и гостей Петербурга, помимо скоростных линий в Петергоф, стали экскурсионные дневные прогулки по Неве и Финскому заливу на двухпалубных теплоходах, маршрут

«Золотой треугольник» по рекам и каналам города, ночные экскурсии под разводными мостами и паромная переправа у Биржевого моста между Адмиралтейством и Петропавловской крепостью.

По итогам прошедшего лета компания приняла решение нарастить количество отправок теплоходов на некоторых рейсах в следующем навигационном сезоне. Так, на линии Санкт-Петербург — крепость Орешек с остановкой у музея «Прорыв блокады Ленинграда» с мая 2023 года запланированы ежедневные отправления, при том, что в начале этого сезона их было всего два в неделю, а сейчас — четыре.



Фото пресс-службы группы «Астра Марин»

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

Реклама

91 год



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

## ОСНОВНЫЕ ВИДЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ:

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



АО «Проектно-изыскательский институт

«Ленгипроречтранс»

Санкт-Петербург, ул. Ивана Черных, д. 29, литер А  
Тел. (812) 400-07-04

E-mail: lgiprt@lengiprorechtrans.ru  
www.lengiprorechtrans.ru

# 6 КОНФЕРЕНЦИЯ «СПГ-ФЛОТ, СПГ-БУНКЕРОВКА И ДРУГИЕ АЛЬТЕРНАТИВЫ»

Реклама

2 НОЯБРЯ 2022

МОСКВА, ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА РФ

ВКЛЮЧИТЕ МЕРОПРИЯТИЕ  
В ВАШ ГРАФИК 2022 ГОДА!



Организатор:



Генеральный партнер:



Партнер:



При поддержке:



ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68

+7 (812) 570-78-03

+7 (812) 712-45-16

E-mail:

snitko@portnews.ru

mn@portnews.ru



## ЭЛЕКТРОСУДА

## ПРИБЫЛИ НА СУХОГРУЗЕ...

Первые четыре речных электросудна доставлены из Санкт-Петербурга в Москву.

В Москву прибыли речные электрические суда, за восемь дней их доставили из Санкт-Петербурга, где прошла основная сборка. В Москве прибывшие четыре судна ждут финальные отделочные работы, затем будут проведены тестовые испытания. Уже в этом году, как сообщает Дептранс Москвы, электросудна выйдут в тестовом режиме на первый регулярный речной маршрут парк Фили — Киевский.

Ранее сообщалось ранее, маршрут из Петербурга в Москву протяженностью около 1,3 тыс. км прошел через Неву, Ладожское и Онежское озера, Волго-Балтийский канал, Рыбинское водохранилище, Волгу и Канал им. Москвы. В конце своего путешествия суда прошли через центр столицы — Москву-Сити, Кремль, храм Христа Спасителя и парк Зарядье.

Тем временем на верфи «Эмпе-риум» под Санкт-Петербургом собирают еще четыре электрических речных судна. Сообщается, что на них заканчивают монтажные работы, и в ближайшее время суда будут отправлены в столицу также на сухогрузном теплоходе.

«Мэр Москвы С. Собянин поручил запустить новый регулярный речной транспорт в городе. Мы планируем, что первые восемь судов начнут тестирования с закрытой группой уже в этом году. И рассчитываем, что к запуску речной навигации 2023 года первый маршрут, состоящий из восьми судов, будет готов для того, чтобы уже работать с пассажирами. Это самые современные в мире электрические суда, созданные для городского транспорта. В будущем суда смогут

стать беспилотными, это уже заложено в их конструктив», — отметил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Напомним, контракт между столичной мэрией и ОАО «Пассажирский порт» (часть группы ООО «ВодоходЪ») на обслуживание речных перевозок в Москве заключен на срок 15 лет. Договор предусматривает строительство 21 судна, 23 причалов нового типа, шести зарядных станций, двух пунктов отстоя флота.



Фото из Telegram-канала Дептранса Москвы

## ...«НОЧЕВАТЬ» БУДУТ В ДОКАХ

В московских Мневниках приступили к строительству комплекса для обслуживания электросудов.

В Москве в районе Мневники начали строить комплекс для обслуживания речных электросудов, сообщает в своем Telegram-канале Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. «Электросуда будут «ночевать» в специальных доках — мини-депо, где их будут заряжать и проводить мелкий ремонт», — говорится в сообщении.

Корпус и надстройка будут выполнены из судовой высокопрочной стали. Внутри два этажа: ремонтный отсек, производственные и офисные помещения. Через ворота-затворы суда будут попадать в специальные отсеки, где будут проходить обслуживание. Рядом расположится причал для швартовки, который вмещает одновременно 10 судов.

«Начали строительство многофункционального комплекса для обслуживания и зарядки электрических речных судов. Мы позаботились также о чистоте акватории Москвы-реки, поэтому не только сами электросуда будут 100% экологичными, но и вся инфраструктура для них», — сказал заммэра столицы, руководитель городского Дептранса Максим Ликсутов.

## ИНФРАСТРУКТУРА

## ПОРТУ — НОВУЮ ПРОПИСКУ

Северный грузовой порт в Москве перенесут на «полуостров» в Бутаковском заливе Химкинского водохранилища.

Власти Москвы планируют проект реорганизации Северного грузового порта, находящегося по соседству с Северным речным вокзалом. Как написал в своем блоге мэр столицы Сергей Собянин, есть возможность перенести грузовой порт «немного подальше — на «полуостров» в Бутаковском заливе Химкинского водохранилища».

Он отметил, что Северный грузовой порт нужен Москве, так как «без него просто встанет доставка сыпучих и крупногабаритных грузов, которые иначе как по воде и не привезешь». Более того, этот проект позволит создать свыше 14 тыс. новых рабочих мест.

На месте бывшей промзоны в районе порта в перспективе будет создана набережная и построен новый жилой квартал с необходимой социальной и общественно-деловой инфраструктурой.

«Мы планируем создать единую пешеходную набережную от Ленинградского моста до Северного речного вокзала. Но для этого предстоит реализовать большой проект реорганизации грузового порта, находящегося по соседству с Северным речным вокзалом», — написал Сергей Собянин. Мэр Москвы также отметил, что

Левобережный район столицы стал точкой реализации одного из крупнейших реставрационных проектов города последних десятилетий — возрождения Северного речного вокзала. Были капитально отремонтированы все 17 причалов, что позволило вернуть вокзалу историческую роль северных речных ворот столицы.



Фото с сайта Сергея Собянина

## ЯХРОМСКИЙ ГТС



Фото с сайта ФГБУ «Канал имени Москвы»

## ПОВЫСИТЬ УРОВЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ

Реконструкция гидроузла № 2 Канала имени Москвы завершится к 2025 году.

ООО «Посол Ланкон» выполнит работы по реконструкции гидроузла № 2 Канала имени Москвы, следует из материалов соответствующего тендера. Цена контракта составляет 943 млн 829,65 тыс. рублей.

Работы должны быть выполнены к 2025 году.

Ранее ФГБУ «Канал имени Москвы» сообщало, что к строительно-монтажным работам на гидроузле № 2 Яхромского района гидротехнических сооружений планируется приступить в 2022 году, завершение работ было намечено на 2024 год. Реконструкция будет выполнена в рамках проекта комплексной модернизации гидротехнической инфраструктуры Московского бассейна внутренних водных путей.

Гидроузел был введен в эксплуатацию в 1937 году. В его состав входят однокамерный судоходный шлюз № 2 и насосная станция № 182, канал № 283, дамба. Техническое состояние гидроузла сейчас оценивается как ограниченно работоспособное. Уровень безопасности гидроузла № 2 — пониженный.

В рамках работ будет реконструирован бетон стен камеры и голов шлюза. Восточную стену шлюза усилят, восстановят засыпки и дорогу вдоль стены. Также будет обновлена контрольно-измерительная аппаратура (пьезометры, щелемеры, плановые знаки), которая показывает уровень подземных вод, а также позволяет определить, какие нагрузки и деформации испытывает гидротехническое сооружение.

## РЯЗАНСКИЙ РГС

ТЯГЛОВОЙ ЛЕБЕДКОЙ  
ДА НА РОЛИК-МЕШКАХ

В Рязанском РГС спустили на воду два судна с применением технологии спуска на пневмобаллонах.

Специалисты Рязанского РГС — филиала ФГБУ «Канал имени Москвы» применили новые технологии спуска и подъема судов на пневматических баллонах. Проведен спуск на воду двух судов — дноснаряда ДТ-7 проекта 11770 доковым весом 75 т теплохода «Топаз» проекта Р-376У доковым весом 31 т и подъем баржи Т-112 проекта Р-146 доковым весом 44 т на очередное освидетельствование.

Применение технологии подъема судов на пневматических баллонах не требует больших затрат на оборудование, позволяет экономить время и средства. Для подъема и спуска судов на пневматических ролик-мешках необходимо создать плоскую наклонную поверхность в 5–7 градусов, выполненную из крупного песка, мелкого гравия, бетона, металла, дерева или других материалов. Подъем судна на таких площадках осуществляется тяговой лебедкой, а спуск под действием силы тяжести судна по заданной траектории.

Основным элементом таких слипов являются пневматические ролик-мешки, которые состоят из наружного демпфирующего слоя резины, синтетической нити и армированного слоя резины. Гибкость оболочки спускового пневматического ролик-мешка уменьшает риск повреждения корпуса судна и дорожек слипа при спуске.

Ролик-мешки в последнее время все шире используются не только в ремонте судов, но и для подъема и перемещения затонувших объектов, съема судов с мели, перемещения грузов по суше, а также в качестве пневматических домкратов.



Фото с сайта ФГБУ «Канал имени Москвы»

## РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

## БАГАЕВКА: ЭТАП ЗА ЭТАПОМ

Начинаются основные работы по устройству котлованов под Багаевский гидроузел.

На территории строительства Багаевского гидроузла в Ростовской области завершаются подготовительные работы по лесочистке и снятию почвенно-растительного слоя и начинаются основные работы по устройству котлованов под гидроузел и рыбоходно-нерестовый канал согласно плану реализации проекта. Об этом «Водному транспорту» рассказал главный инженер АО «Метротрансстрой» (входит в группу компаний «Стройтрансгаз») Сергей Кипер.

«Идут подготовительные работы по контрактации поставок оборудования до конца этого года. Трудностей нет», — сообщил он. Наш собеседник подтвердил, что полностью завершить работы по строительству Багаевского гидроузла планируется до конца 2024 года.

Ранее сообщалось, что на строительной площадке Багаевского гидроузла ГК «Стройтрансгаз» активно ведет работы, готовность временных зданий и сооружений бытового

поселка, рассчитанного на 1 500 мест, составляет 70%.

Так, на острове Арпачинском идет установка трубошпунта в качестве противофильтрационной завесы котлована. Уже погружено 970 штук, а это более 5000 тонн. Также ведется устройство растворо-бетонного узла (РБУ), готовность которого составляет 57%. Для укладки 430 тыс. куб. м бетона, предусмотренных проектом, на острове планируется расположить два РБУ. «Обеспечение гарантированных глубин судового

хода на лимитирующем участке Волго-Донского пути является стратегически важной задачей. Реализация крупнейшего инфраструктурного проекта ведется в графике, работы производятся при условии полного соответствия всем нормам и требованиям законодательства», — отметил заместитель губернатора — министр транспорта Ростовской области Владимир Окунев.

Гидроузел начнет функционировать с начала навигационного периода 2025 года.



Фото с сайта АО «Стройтрансгаз»

## НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ОБЪЕМЫ РАСТУТ

Объем перевезенного Волжским пароходством щебня достиг 2,5 млн тонн, превысив показатель всей прошлогодней навигации.

Речной сухогрузный флот АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» с начала речной навигации перевез, по данным на 8 сентября, более 2,5 млн тонн щебеночной продукции. В сравнении с общим объемом щебня, доставленного судами компании за всю навигацию 2021 года, увеличение только на текущий момент составило 6%.

В перевозках данного вида груза судоходной компанией задействованы теплоходы типа «Волга-Дон» и барже-буксирные составы. Они доставляют щебеночную продукцию с карьеров Карелии на Ладожском и Онежском озерах в Санкт-Петербург, Москву и порты Волги.

В речную навигацию 2022 года флот Волжского пароходства традиционно работает на перевозках грузов по всей евро-



Фото пресс-службы Волжского пароходства

пейской части России: на территориях Северо-Западного, Центрального, Волжского, Азово-Донского, Камского бассейнов с выходом в прибрежные воды Балтийского, Черного, Каспийского морей.

Вместе с тем основная часть морского сухогрузного и танкерного флота компании продолжает круглогодичные перевозки широкой номенклатуры навалочных, генеральных, проектных и наливных грузов по международным маршрутам.

## ВОЛГОГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

## ЗА УШКО ДА НА УТИЛИЗАЦИЮ

Два затонувших теплохода подняли спасатели Морспасслужбы со дна Волги в районе Красноармейского затона Волгограда.

Более полугодом аварийные суда «РБТ-280» и «Судостроитель» находились на речном дне в районе Красноармейского затона города Волгограда. Объекты принадлежали ОАО «Волгоградский судостроительный завод» и потерпели аварию непосредственно заводского причала. Аварийно-спасательное формирование Волгоградского подразделения Каспийского филиала Морспасслужбы в течение нескольких суток выполняло сложные ра-

боты по подъему двух затопленных теплоходов со дна Волги.

По мнению заместителя директора Волгоградского подразделения Каспийского филиала Морспасслужбы Сергея Шинкина, это была очень сложная и тяжелая операция, получен уникальный опыт спасательных работ. Силы были задействованы немалые. Экипажи плавкрана, водолазного бота и буксира удовлетворены итогами своей работы.

Работы по подъему из воды затонувших теплоходов проведены по всем правилам. За время аварийно-спасательных работ загрязнения нефтепродуктами окружающей среды не допущено. Профессиональными действиями спасатели Волгоградского подразделения Каспийского филиала Морспасслужбы предотвратили потенциальную экологическую аварию. Объекты отправлены на утилизацию.

## САРАТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта АО «Порт»

## РАСТИ ГОД ОТ ГОДА

АО «Порт» планирует по итогам года увеличить объем грузоперевалки на 10%.

АО «Саратовское речное транспортное предприятие» (АО «Порт») планирует в 2022 году увеличить объем перевалки грузов на 10% по сравнению с 2021 годом — до уровня более 2 млн тонн. Об этом в ходе общего собрания членов Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта сообщил генеральный директор АО «Саратовское речное транспортное предприятие» Игорь Зубатов. По его словам, объем обработки грузов в 2021 году составил 1,8 млн тонн, что 47% больше показателя годом ранее.

Техническое оснащение портового подразделения Саратовского речного транспортного предприятия позволяет обрабатывать до 10 млн тонн грузов в год. У предприятия имеется лицензия на осуществление погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам. Грузовой район состоит из пяти благоустроенных механизированных причалов и оборудован порталными кранами.

Руководитель предприятия сообщил, что объем перевозок грузов собственным флотом

в 2021 году составил 429 тыс. тонн без учета речного песка собственной добычи. Объемы перевозок в 2022 году запланированы в объеме около 350 тыс. тонн.

«Мы перевозим в основном нерудные строительные материалы из карьеров Самарской области потребителям в Татарстане и сырьевые материалы (гипсовый камень) из Камского Устья в Татарстане на цементные заводы в Вольске. Надеемся на рост спроса на перевозки НСМ в связи с увеличением количества объектов строительства, финансируемых за счет государства», — добавил Игорь Зубатов.

В состав флота Саратовского речного транспортного предприятия входит 11 буксиров, 15 сухогрузных барж суммарной грузоподъемностью 35 тыс. тонн (прежде всего, это суда проекта Р-85 грузоподъемностью 2,5 тыс. тонн), 8 единиц технического несамоходного флота (плавающие краны, гидрорепогрузчики, земснаряд), разъездной катер и другие суда. У компании также имеется 16 порталных кранов грузоподъемностью от 5 до 100 тонн.

## СМЕЛОВКЕ — ПРИЧАЛ

Саратовская область может присоединиться к межрегиональному проекту «Великий Волжский путь».

В селе Смеловка Саратовской области запланировано строительство причала с возможностью захода круизных речных теплоходов. Вопрос обсуждался в ходе визита в регион заместителя председателя Правительства России, куратора Приволжского федерального округа Дмитрия Чернышенко.

По словам Дмитрия Чернышенко, преимуществом региона является судоходство по Волге, в том числе круизное, поэтому данный потенциал необходимо развивать.

Проектно-сметная документация для строительства причала была разработана в 2020 году. Основные работы планируют начать в 2023 году. Швартоваться здесь смогут пассажирские теплоходы вместимостью более 330 человек. Предполагается, что помимо причальной стенки появится стоянка

для маломерных судов с возможностью размещения до 30 ед. Стоимость строительства оценивается в 300 млн рублей.

Судовой ход до села Смеловка протяженностью 10,5 км включен в раздел перечня внутренних водных путей РФ. В настоящее время проводится дноуглубление общей стоимостью более 190 млн рублей.

«Вице-премьер также предложил Саратовской области присоединиться к межрегиональному соглашению с участием Ростуризма по развитию межрегионального проекта «Великий Волжский путь», который объединит новыми маршрутами крупнейшие туристические центры Поволжья и позволит субъектам совместно решать задачи по наращиванию турпотока круизного туризма», — сообщает пресс-служба губернатора.

## АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

## НА ДВИНЕ И ПИНЕГЕ

В Северо-Двинском бассейне в условиях аномально низких уровней воды объем работ по дноуглублению превысил 80% от плана.



Фото с сайта Росморречфлота

На транзитных водных путях Северо-Двинского бассейна, по состоянию на 1 сентября, извлечено более 2 млн куб. м донного грунта, что составляет 80,2% от запланированного на судоходный сезон объема в 2,5 млн куб. м. ФБУ «Ад-

министрация «Севводпуть» ведет дноуглубительные работы для поддержания габаритов судового хода в условиях аномально низких уровней воды на водных путях, что позволяет бесперебойно осуществлять грузоперевозки.

Для обеспечения гарантиро-

ванных габаритов судовых ходов в бассейне ежегодно работают не менее шести земснарядов и два плавкрана. Основные работы ведутся на главной транспортной артерии бассейна — реке Северной Двине. По данным информационно-отраслевого мониторинга грузопассажирских перевозок, за семь месяцев 2022 года объем грузопотока в Северо-Двинском бассейне увеличился на 26,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

ФБУ «Администрация «Севводпуть» обслуживает водные пути Европейского севера России. Общая протяженность внутренних водных путей составляет 6,7 тыс. км, из которых обслуживаемые с обстановкой составляют 3,22 тыс. км. Основные внутренние водные пути: Северо-Двинская шлюзованная система, реки Вологда, Сухона, Северная Двина, Пинега, Вага, Вычегда, Кулой, Мезень, Сысола, Вашка, Онега, Малая Онега, Кубена, Кенозеро.

## НОВОСИБИРСКАЯ ОБЛАСТЬ

## В СКЛАДЧИНУ С АЛТАЕМ

В Обском бассейне завершены дноуглубительные работы навигации-2022.

Несмотря на крайне неблагоприятную гидрометеорологическую ситуацию, сложившуюся в эту навигацию, на внутренних водных путях бассейна запланированные дноуглубительные работы выполнены и завершены 8 сентября — на 14 дней раньше сроков прошлого года.

Дефицит осадков по бассейну реки Обь, рекордно низкие уровни воды привели к снижению габаритов судового хода на Оби и ее протоках. Начиная с 14 июля на Оби — от слияния рек Бия и Катунь до устья реки Томь, а также на реках Бия и Томь — уровни воды по шести водпостам (Бийск, Учпристань, Барнаул, Новосибирск и Томск) снизились ниже проектных отметок на 10–96 см.

Тем не менее, несмотря на низкую водность, полностью выполнено дноуглубление, предусмотренное программой обеспечения гарантированных габаритов судовых ходов в навигацию 2022 года.

Всего с начала навигации были проведены работы на 73 перекатах, извлечено 4660 тыс. м<sup>3</sup> грунта. Кроме того, работы по землечерпанию проводились в рамках Соглашения о предоставлении субсидии федеральному бюджету из бюджета Алтайского края на содержание внутренних водных путей, расположенных в границах Алтайского края. К завершению дноуглубительных работ в навигацию 2022 года, в рамках соглашения разработано 1375 тыс. м<sup>3</sup> грунта, прорези разработаны на 33 перекатах.

В общей сложности с 11 мая по 8 сентября в акватории Обского бассейна работали 8 земснарядов суммарной технической производительностью 10 160 кубометров в час. Наибольший объем работ (1734,0 тыс. м<sup>3</sup> грунта) пришелся на участок Оби от устья нижнего подходного канала до устья Томи, по которому осуществляли движение

крупнотоннажные баржебуксирные составы, перевозящие грузы в Тюменскую область и районы Крайнего Севера и приравненные к нему.

В целом проведенное дноуглубление позволило в 2022 году осуществлять грузо- и пассажироперевозки на внутренних водных путях Обского бассейна порядка 50 судоходным компаниям и 30 индивидуальным предпринимателям. Навигация продолжается: на сегодня речными маршрутами перевезено 3837,2 тонны грузов и 767,236 пассажиров.

В настоящий момент дноуглубительная техника готовится к межнавигационному периоду: четыре земснаряда будут зимовать и проходить ремонтные работы в ремонтно-отстойном пункте (РОП) Барнаульского района. Три — в РОП Томского РВПиС и один — в РОП Новосибирского РВПиС.



Фото с сайта Росморречфлота

## ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

КОМПОЗИТ НА СМЕНУ  
МЕТАЛЛУ

Перевооружение средств навигационной обстановки проходит в трех филиалах Администрации Обь-Иртышского бассейна.

Почти 700 композитных буйе поступило в 2022 году в три филиала ФБУ «Обь-Иртышводпуть». В частности, новые буйе получили Омский и Тобольский районы водных путей и судоходства и Ямало-Ненецкое окружное управление водных путей и судоходства.

Такие буйе заменяют металлические плавучие знаки. По данным учреждения, композитное оборудование служит гораздо дольше, кроме того, оно проще в эксплуатации. За прошедшие несколько лет в филиалах ФБУ было заменено 1075 буйе, к концу текущей навигации эта цифра приблизится к двум тысячам.

Помимо этого, в 2022 году филиалы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» получают новые навигационные фонари. В навигацию текущего года запланирована поставка более 350 единиц светосигнального оборудования.



Фото пресс-службы ФБУ «Обь-Иртышводпуть»

БРАНДВАХТА ОБЕСПЕЧИТ  
КОМФОРТ

Капремонт специализированного флота начался в филиалах Администрации Обь-Иртышского бассейна.

ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» развернуло капитальный ремонт сразу нескольких судов специализированного флота. В частности, ремонтные работы ведутся на теплоходе «Зыбь», приписанном к Сургутскому району водных путей и судоходства. На ремонт этого теплохода проекта 911В постройки 1982 года выделено более 31 млн рублей. На судне меняются главный двигатель, валогенератор, отопительный котел, пожарная, отопительная, водяная системы, электрическая проводка, якоря и многое другое.

«К началу навигации 2023 года все работы на «Зыби» будут завершены, и в рейс пойдет практически новый теплоход», — отметил начальник ССХ ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Алексей Савин.

В рамках капитального ремонта масштабные работы ведутся также на брандвахте «Б-128». Это единственная брандвахта проекта 283Б, которая осталась в рабочем ядре обь-иртышских

речников. Брандвахта — несамостоятельное судно с жилыми помещениями, предназначенными для временного или постоянного размещения изыскательских партий, экипажей земснарядов, работников плавдоков и мастерских, будет переделана практически полностью.

«На земснаряде «Иртышский-205» не предусмотрены помещения для проживания команды, поэтому наличие брандвахты с комфортными условиями для экипажа очень важно. Проект обновления брандвахты мы разрабатывали два года. Судно будет отремонтировано практически полностью, на что заложено более 52 миллионов рублей, и станет по-настоящему комфортным для проживания экипажа «Иртышского-205» и двух его шаланд», — отметил Алексей Савин.

Запланировано, что брандвахта «Б-128», как и теплоход «Зыбь», будут полностью готовы к началу навигации 2023 года.

## КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ



Фото пресс-службы «Норникель-ЕРП»

## НАШ ТЕПЛОВОЗ, ВПЕРЕД ЛЕТИ!

Красноярский речной порт приобрел мощный тепловоз отечественного производства и обновил парк контейнеров.

Красноярский речной порт приобрел взамен устаревшего современного тепловоз отечественного производства. Он значительно превышает по мощности своего предшественника: при работе двух двигателей способен одновременно перемещать до 50 груженых вагонов, в то время как прежний мог справиться только с 12 вагонами.

«Мощные двигатели последнего поколения позволяют новому тепловозу брать большие составы, а значит, интенсивность обработки вагонов увеличится. В то же время расход топлива у современных двигателей значительно ниже. Все это в совокупности обеспечит рост эффективности работы железнодорожного цеха», — приводят в сообщении слова директора Красноярского речного порта Анатолия Немчина.

Срок эксплуатации нового тепловоза, приобретенного в рамках инвестиционного плана, составляет 40 лет.

Кроме того, в порт поступили более 600 новых морских контейнеров. Всего предприятие заказало 1100 контейнеров, из них 1000 единиц 20-футовых и 100 — 40-футовых.

Контейнеры изготовлены по стандартам ISO и отвечают требованиям Российского морского регистра судоходства. Они позволят Красноярскому речному порту обновить уже существующий контейнерный парк, а также сократить количество арендуемых контейнеров.

Направление контейнерных перевозок в последние годы активно развивается. Так, в 2021 году Енисейское речное пароходство перевезло, а Красноярский речной порт переработал свыше 7 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте, что вдвое превысило показатели 2020 года.

«Благодаря укрупнению грузовых мест при использовании контейнеров типа ISO –20 и ISO –40 увеличивается интенсивность обработки флота в портах, и соответственно, увеличивается оборачиваемость судов и объемы перевозимого груза. Также своевременное обновление контейнерного парка обеспечивает безопасность персонала порта при погрузочно-разгрузочных работах и сохранность груза для клиентов», — подчеркнул Анатолий Немчин, исполнительный директор Красноярского речного порта. — Замена контейнерного парка ведется в плановом режиме, в соответствии с инвестиционной программой. До конца сентября вся партия контейнеров должна поступить в порт».



Красноярский речной порт — один из крупнейших в Восточной Сибири и самое крупное грузоперерабатывающее предприятие Енисейского бассейна. Его пропускная способность составляет 1,3 млн тонн грузов в год. Предприятию принадлежат железнодорожные пути необщего пользования протяженностью 10 км, расположенные на территории Злобинского грузового района.

## ЯКУТИЯ

## ОПЕРЕЖАЮЩИМИ ТЕМПАМИ

В ходе Северного завоза в Якутии доставлено 960 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов.

Завоз грузов в Якутии в навигацию идет опережающими темпами. При плане в 1 млн 071,9 тыс. тонн доставлено 960,2 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов, или 76% от плана. В аналогичный период прошлого года до пунктов назначения было доставлено 826,8 тыс. тонн, или 72,2% от плана, отметили на совещании у председателя правительства Якутии Андрея Тарасенко.

До окончания навигации весь запланированный объем должен быть завезен. В правительстве

уже приступают к планированию завоза грузов по автозимникам, которые начнут открываться в ноябре.

«По сравнению с прошлым годом, мы вышли на опережение. Уверен, что запланированный объем будет выполнен до окончания навигации, время еще есть», — прокомментировал по итогам совещания курирующий вице-премьер Дмитрий Садовников.

Отдельной темой совещания стала арктическая навигация, которая началась в Якутии в конце

июля. По арктическим рекам из запланированных к завозу 347,8 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов доставлено 228,6 тыс. тонн, или 65,7% от плана. Отгружено 303,9 тыс. тонн, или 87,4% от плана.

В рамках Северного завоза в арктические районы запланировано завезти 4687 тонн социально значимых продовольственных товаров. Из них отгружено 3480 тонн, или 74%, доставлено 2052 тонны, или 44%. Работы проводятся компанией «Якутопторг».

## В АВГУСТЕ ПЕРЕВЫПОЛНИЛИ

Флот ЛОРП к началу сентября 2022 года перевез 80% планового объема грузов.

Флот ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» с начала навигации и по состоянию на начало сентября 2022 года перевез 1 млн 183 тыс. тонн грузов, в том числе 305 тыс. тонн нефтеналива и 878 тыс. тонн сухогрузов. В эксплуатации находится 219 единиц транзитного сухогрузного и наливного флота общей грузоподъемностью 304 тыс. тонн. При этом всего за навигацию планируется перевезти более 1,5 млн тонн грузов. Таким образом, по состоянию на начало сентября план выполнен на 79%.

План грузоперевозок на август составил 359 тыс. тонн — 139 тыс. тонн нефтепродуктов наливом и 220 тыс. тонн сухогрузов. По факту было перевезено 382 тыс. тонн — 103 тыс. тонн нефтепродуктов наливом и 279 тыс. тонн сухогрузов. Выполнение плана составило 106%.

По словам исполнительного директора ЛОРП Сергея Емелья-

нова, по реке Индигирка в полном объеме доставлен каменный уголь и светлые нефтепродукты, а хорошая водность на верхнем участке Лены позволила перевезти в два раза больше генеральных грузов, чем в 2021 году. Вместе с тем ледовая обстановка

в районе порта Певек сдерживает движение теплоходов, на проводке работает ледокол «Капитан Бородин».

В сентябре планируется отправить 323 тыс. тонн грузов: 103 тыс. тонн наливных нефтепродуктов и 220 тыс. тонн сухогрузов.



Фото с сайта ПАО «ЛОРП»

## СВЕТСИГНАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ — В СПЕКТРЕ

В Ленском бассейне на треть увеличена протяженность водных путей с освещаемой обстановкой.

В навигацию 2022 года протяженность водных путей Ленского бассейна освещаемыми знаками судоходной обстановки увеличена на 2297 км и составляет 6037 км. После 27-летнего перерыва возобновлено освещение знаков судоходной обстановки на реке Алдан на участке п. Джебарики-Хая — устье, река Яна от п. Усть-Куйга до п. Нижнеянк, река Индигирка на участке п. Белая гора — о. Немков и река Колыма на участке от п. Зырянка до п. Черский.

В целом в навигацию 2022 года количество знаков судоходной обстановки с установленным светосигнальным оборудованием составляет около 8000 ед. против 5530 ед. в 2021 году.

В составе светосигнального оборудования навигационных знаков в Ленском бассейне применяются полупроводниковые

лампы Томского НИИ полупроводниковых приборов, береговые и плавучие фонари со встроенным фотоавтоматом управления навигационного огня, батареи электропитания воздушной электрохимической системы.

В силу своей протяженности и экстремальных климатических условий водные пути Ленского бассейна также являются своеобразным полигоном для испытания новых образцов светосигнального оборудования. Так, по результатам опытной эксплуатации в условиях Ленского бассейна неплохо зарекомендовали себя фонари плавучих знаков с фотоэлектрическими источниками питания (солнечные батареи).

Увеличение протяженности внутренних водных путей с освещаемыми знаками судоходной обстановки призвано сократить

время доставки генеральных грузов в арктической зоне Республики Саха (Якутия) в период краткосрочной навигации и повысить безопасность судоходства.



Фото с сайта Росморречфлота

ГУМРФ

# В МАКАРОВКЕ АНШЛАГ

Студентами ГУМРФ по программам высшего образования стали 815 человек.

Ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова Сергей Барышников на встрече с профессорско-преподавательским составом обнародовал итоги приемной кампании и планы на новый учебный год. Начиная встречу, Сергей Барышников рассказал, что в 2022 году на программы высшего образования (бакалавриат, специалитет, магистратура) на очную форму зачислено 815 человек. Прием в аспирантуру продолжается.

Средний конкурс по программам бакалавриата составил 46,65 человека на место, по программам специалитета — 16,97 человека. Самые высокие баллы ЕГЭ зафиксированы на направлениях бакалавриата — 288 баллов («Информационные системы и технологии»); на специальностях — 281 балл («Судовождение»).

«Благодаря совместной работе приемной комиссии и институтов ГУМРФ имени адмирала С. О. Ма-

карова обеспечил выполнение контрольных цифр приема в полном объеме без дополнительного приема, что для итогов приемной кампании-2022 редкость как в Санкт-Петербурге, так и в России в целом», — отметил Сергей Барышников.

Еще одним достижением для университета стало дополнительное получение в начале приемной кампании 80 мест на программы магистратуры. Несмотря на крайне ограниченные сроки агитации, контрольные цифры приема вуз выполнил в полном объеме.

На очную форму обучения по программам среднего профессионального образования зачислено 650 человек. Средний балл зачисленных в колледж — 4,8. Прием на заочную форму обучения в филиалах продолжается.

Рассказал ректор и о подготовке университетского комплекса к новому учебному году. Летом в учебных городках был выполнен ряд работ, в том числе реконструкция зданий общежитий, ремонт помещений и аудиторий. Хозяйственная деятельность будет продолжена, заверил коллектив ректор.

«Уважаемые коллеги, в новый учебный год мы входим уверенно и с оптимизмом, пусть сейчас и непростые, напряженные времена, но ГУМРФ уверенно идет вперед, у нас большие планы, и я уверен — вместе мы справимся!» — подытожил встречу ректор.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

ВГУВТ

# НА ПЛАВСПЕЦИАЛЬНОСТИ НАПЛЫВ

Учащимися ВГУВТ по программе среднего профессионального образования стали 1490 человек.

Волжский государственный университет водного транспорта в 2022 году было подано 1984 заявления абитуриентов. По предварительным итогам работы приемной комиссии, учащимися ВГУВТ по программе среднего профессионального образования (СПО) стали 1490 человек: 440 поступили в Нижегородское ордена Знака Почета речное училище им. И. П. Кулибина, 1050 — в филиалы ведущего транспортного вуза Поволжья.

Проректор по среднему профессиональному образованию

ВГУВТ Денис Костюничев отметил, что набор на бюджетные места этого года стал самым большим среди всех подведомственных Ф. М. Апраксина — 4,87. Наибольший конкурс — 10,88 человека на место — был на специальность «Информационные системы и программирование» (средний балл поступивших — 4,68). Традиционно пользуются спросом специальности «Судовождение» (259 заявлений), «Обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем» (266 заявлений) и «Эксплуатация судовых энергетических установок» (209 заявлений). Особенностью приема этого года является конкурс более трех человек на место на плавательные специальности по всей филиальной сети.

Самый высокий средний балл поступивших среди всех специальностей СПО по университет-

скому комплексу был по направлению «Организация перевозок и управление на транспорте» КИМРТ им. генерал-адмирала Ф. М. Апраксина — 4,87. Наибольший конкурс — 10,88 человека на место — был на специальность «Информационные системы и программирование» (средний балл поступивших — 4,68). Традиционно пользуются спросом специальности «Судовождение» (259 заявлений), «Обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем» (266 заявлений) и «Эксплуатация судовых энергетических установок» (209 заявлений). Особенностью приема этого года является конкурс более трех человек на место на плавательные специальности по всей филиальной сети.

География заявлений в университетский комплекс остается традиционно широкой: от стран ближнего зарубежья (Азербайджан, Армения, Узбекистан, Казахстан, Туркмения) до Краснодарского и Ставропольского краев, Новгородской, Владимирской, Ивановской, Челябинской, Тверской, Оренбургской областей, республик Удмуртия, Марий-Эл.



Фото с сайта Росморречфлота

ПРВТ

# ОЦЕНКА — «ХОРОШО»

Юбилейный пленум Профсоюза работников водного транспорта по случаю 105-летия со дня основания прошел в Нижнем Новгороде.



Фото предоставлено пресс-службой ВГУВТ

На пленуме обсудили вопросы подготовки кадров, трудовой занятости населения, защиты интересов работников отрасли. В числе делегатов — более 150 речников и моряков, председатель общественной организации Олег Яковенко и председатели бассейновых комитетов профсоюзов, отраслевые партнеры, представители общественных и образовательных организаций. Присутствующим было зачитано поздравление заместителя министра транспорта РФ Александра Пошивая, а поздравление главы Росморречфлота Захария Джиоева зачитал заместитель руководителя агентства Константин Анисимов.

Всероссийский союз моряков и речников торгового флота — предшественник современного профсоюза, был создан в 1917 году. На сегодняшний день в структуре

профсоюза насчитывается 20 территориальных организаций, около 400 первичных профсоюзных организаций, а общая численность членов составляет 48 000 человек, из которых многие — учащиеся профильных учебных заведений. Поэтому одним из важных направлений деятельности профсоюза является сотрудничество с вузами и речными училищами.

«Наш юбилей приехали отметить люди со всей страны — от Якутска и Владивостока до Калининграда. Во всех городах, где есть судоходные реки и моря, есть наши организации. Наша главная задача — повышение уровня социальной защищенности, работу мы наладили, а оценку нашей деятельности сегодня дали наши отраслевые партнеры, и она — хорошая», — сказал председатель ПРВТ Олег Яковенко.

## ПОДПИСКА

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



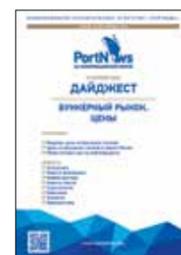
**Журнал «Гидротехника»**  
Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

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



**Журнал «ПортНьюс»**  
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

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



**Дайджест «Бункерный рынок. Цены»**  
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

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

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

**PortNews**  
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ

ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ  
В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:  
• по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03  
• e-mail: ek@portnews.ru  
• через форму подписки на сайте [www.portnews.ru](http://www.portnews.ru)



«ДИКТАНТ ПОБЕДЫ»

## ЗНАТЬ, ЧТОБЫ ПОМНИТЬ!

Курсанты учебных заведений водного транспорта приняли участие в акции «Диктант Победы».

Более полутысячи курсантов учебных заведений водного транспорта и их наставники во Владивостоке, Нижнем Новгороде, Севастополе, Новосибирске, Омске и Санкт-Петербурге приняли участие в «Диктанте Победы». В том числе на борту судов образовательной флотилии Росморречфлота. На учебных парусниках «Херсонес» и «Мир» и учебно-производственном судне «Профессор Хлюстин», находящемся под управлением ФГУП «Росморпорт», в международной просветительской акции приняли участие более 200 человек.

Только на ПУС «Херсонес» в городе русской морской славы Севастополе диктант написали более 100 человек: проходящие практику курсанты из ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова, Волжского государственного университета водного транспорта, а также их наставники из постоянного экипажа учебного парусника и директор Крымского филиала ФГУП «Росморпорт» Андрей Фильчаков.

Во Владивостоке на борту учебно-производственного судна «Профессор Хлюстин» диктант состоялся под руководством учебного помощника капитана Романа Колесника. В акции приняли участие 50 курсантов 21-й роты судомеханического факультета МГУ имени адмирала Г. И. Невельского, проходящих практику на борту судна, и 5 курсантов электромеханического факультета Амурского филиала МГУ г. Благовещенска с парусника «Надежда».

В акции, организованной на борту парусника «Мир», приняли участие также почти 50 человек: четыре наставника из постоянного экипажа, руководитель практики и 42 курсанта ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Еще более ста курсантов первого курса Морского инженерного колледжа МГУ им. адм. Г. И. Невельского под руководством директора колледжа Александра писали «Диктант Победы» в стенах своего колледжа.

Каждому участнику проекта выдали индивидуальные комплекты материалов «Диктанта Победы», включая пронумерованные бланки с заданиями. На выполнение работы было отведено 45 минут. Вместе с курсантами диктант писал и командир роты Владимир Козлов. Директор колледжа и командир роты личным примером показали ребятам важность хорошего знания истории и уважения к исторической памяти России.

В Новосибирске наряду со студентами и курсантами СГУВТ в числе 61 участника «Диктанта Победы» были сотрудники вуза — проректор по молодежной политике Лариса Гиренко и педагог-организатор Евгений Черняев.

Площадки «Диктанта Победы» в очном формате также работали в Красноярском филиале университета и в Новосибирском командном речном училище им. С. И. Дежнева. Особенно масштабно «Диктант Победы» прошел в Омском институте водного транспорта, где в мероприятии участвовало 124 человека.

В Волжском госуниверситете водного транспорта «Диктант Победы» написали без малого сто человек. Участниками масштабной акции стали студенты ВГУВТ, курсанты НРУ им. И. П. Кулибина, жители Нижнего Новгорода, представители общественных организаций.

Погрузиться в атмосферу героического прошлого нашей страны помогли песни военных лет, красочное оформление аудитории. Честь принять участие в организации диктанта выпала представителям студенческих объединений университета (военно-патриотического объединения «Флагман», студсовета, студотрядов), и они со своей работой справились. На них была возложена ответственная миссия по разъяснению правил написания диктанта его участникам, регистрация и подсчет статистических данных.



Фото с сайта Росморречфлота

ПАРАД



Фото с сайта Росморречфлота

## ПОД ПАРУСАМИ «НАДЕЖДЫ»

Парад парусов в Амурском заливе украсил открытие VII Восточного экономического форума во Владивостоке.

Парусное учебное судно «Надежда» ФГУП «Росморпорт» приняло участие в Параде парусов, который стартовал 4 сентября в Амурском заливе в рамках открытия VII Восточного экономического форума. Праздничное мероприятие состоялось на причале № 30 морского порта Владивосток. В нем приняли участие представители Дальневосточного бассейнового филиала,

Гордумы Владивостока, МГУ им. адм. Г. И. Невельского, а также жители города, очарованные фантастическими видами торжественной отшвартовки парусника.

Покинув бухту Золотой Рог, в проливе Босфор Восточный при помощи курсантов Амурского филиала МГУ им. адм. Г. И. Невельского, которые в настоящее время оттачивают свои практические навыки на борту фрегата, парус-

ник «Надежда» поднял паруса. Во время парада парусник сделал несколько кругов в Амурском заливе в соответствии с ранее запланированной программой.

В Параде парусов помимо учебного парусного судна «Надежда» принял участие его «одноклассник» — учебный парусник Росрыболовства «Паллада», а также более 140 парусных яхт разных классов, включая крейсерские.

РЕГАТА

## С ЭНЕРГИЕЙ СОЛНЦА

Волжский этап всероссийских инженерных соревнований «Солнечная регата 2022» прошел при поддержке Волжского пароходства.

В Нижнем Новгороде состоялся Волжский этап всероссийских инженерных соревнований «Солнечная регата 2022». Акционерное общество «Судоходная компания «Волжское пароходство» выступило одним из основных партнеров мероприятия. В этом году в соревнованиях приняли участие 15 школьных и студенческих команд из Нижнего Новгорода и Нижегородской области, Москвы, Санкт-Петербурга, Муромы. Юные инженеры состязались в скорости, маневренности и выносливости экологически чистых лодок, работающих на солнечной энергии, которые ребята спроектировали и построили своими руками.

По результатам общекомандного зачета первое место среди школьников заняла команда «Солнечный зайчик» Нижегородского детского речного пароходства, среди студентов — команда Valentina Queen Московского политехнического университета.

Для гостей и болельщиков соревнований на берегу были орга-

низованы различные тематические активности. Участники мероприятия особо отметили деятельность интерактивной зоны от Волжского пароходства, где у всех желающих была возможность принять участие в мастер-классе на морскую и речную тематику, а также стать героями квеста «Ярмарка профессий Волжского пароходства». Главными гостями и участниками интерактивной зоны судоходной компании на «Солнечной регате 2022» были дети школьного и дошкольного возраста.

«Крайне важно привить любовь к профессии с ранних лет, — отметила в приветственном слове директор по управлению персоналом Волжского пароходства Татьяна Ефремова. — Сегодня профессии моряков и речников хорошо оплачиваемы, востребованы на рынке, именно поэтому мы активно поддерживаем разные проекты и программы, направленные на развитие профильных компетенций не только у студентов, но и школьников, которые смогут выбрать при поступлении правильный

вуз и построить карьеру мечты. Одна из приоритетных задач — выстроить профориентационные проекты таким образом, чтобы они максимально эффективно работали в связке: школа — вуз — работодатель».

Так, в этом году компания заключила соглашение о сотрудничестве с учреждением дополнительного профильного образования для детей — Нижегородским детским речным пароходством, и в рамках программы взаимодействия стороны реализуют проекты для развития потенциала молодежи во флотских профессиях.



Фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства