



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№ 9

15 сентября 2024

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



СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ — БУДУЩЕЕ МИРОВОЙ ЛОГИСТИКИ
СТР. 2



ИЗ КИТАЯ В АРХАНГЕЛЬСК
СТР. 3



РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ — НОВЫЙ ВИТОК РАЗВИТИЯ
СТР. 4



ОДИННАДЦАТЬ СУДОВ ЗА ПОЛГОДА
СТР. 6



В НОВОМ СТАТУСЕ
СТР. 9



ИЗ ПРОШЛОГО В БУДУЩЕЕ
СТР. 11



И ТЕОРИЯ, И ПРАКТИКА
СТР. 12



Рис. из Telegram-канала ОСК

НОВАЯ ВЕРФЬ

Производительность новой верфи ОСК во Владивостоке составит 12 судов в год.

Руководство Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) представило президенту РФ Владимиру Путину площадку для строительства новой верфи во Владивостоке — осмотр был совершен с борта катера в бухте Промежуточная. Президента сопровождали вице-премьер России Денис Мантуров, генеральный директор АО «ОСК» Андрей Пучков, председатель совета директоров ОСК Андрей Костин, губернатор Приморского края Олег Кожемяко.

На новой верфи будет вестись строительство судов торгового флота. Производственные мощности площадки позволят выпускать балкеры и танкеры дедевитом до 80 тыс. тонн, длиной до 270 м, шириной до 38 м; контейнеровозы вместимостью до 6 тыс. TEU, длиной до 300 м, шириной до 46 м; газовозы до 170 тыс. куб. м, длиной до 305 м, шириной до 50 м. В год верфь сможет выпускать около 12 судов.

По оценкам главы банка ВТБ, председателя совета директоров ОСК Андрея Костина, строительство новой верфи в Приморском крае может занять около 6 лет.



Фото с сайта Кремля

«Строительство займет не один год, и не два, я думаю. Говорим о стройке порядка 6 лет, хотя какие-то работы [судостроительные] могут начаться и ранее. Если вы посмотрите на бухту Промежуточную, там пока, кроме самой территории, ничего и нет», — приводит слова Андрея Костина пресс-служба ОСК. Председатель совета директоров корпорации добавил, что на сегодня решение по развитию верфей принято: ОСК будет строить новую верфь во Владивостоке и модернизировать существующие верфи на Севе-

ро-Западе, в Санкт-Петербурге. «Никаких других новых верфей мы строить больше нигде не будем и не можем — для этого нет ни средств, ни, честно говоря, просто человеческого ресурса», — сказал Андрей Костин.

Он также пояснил, что место для новой верфи в Приморье выбрано в соответствии с целым рядом критериев. «Это глубины, возможность близкого доступа к железной дороге, автодороге, и оно должно быть в черте города, чтобы было удобно сотрудникам, которые будут там работать. Всем

этим критериям отвечает бухта Промежуточная. Президент сегодня был там первый раз, и нам очень важно, что он одобрил наш план, так что сегодня можно говорить о том, что процесс пошел».

По словам Андрея Костина, сегодня предприятия ОСК на 80% заняты производством военных кораблей, однако необходимо, «не ослабляя это направление, а усиливая его, параллельно создать широкомасштабное производство российского торгового флота».

Производственная инфраструктура предприятия позволит в полной мере использовать передовые судостроительные технологии, в том числе крупноблочное строительство. «Условия труда работников будут отвечать самым высоким требованиям комфорта и безопасности. На территории предусмотрены административно-бытовой и учебный центры, вахтовый городок», — говорится в сообщении пресс-службы ОСК.

Проект комплексного развития территории Приморской верфи также предусматривает возведение жилого микрорайона. Социальная инфраструктура рассчитана на проживание 30 тыс. человек.



ЕВМОРПУТЬ



Фото с сайта ФГБУ «ГлавСевморпуть»

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ —
БУДУЩЕЕ МИРОВОЙ ЛОГИСТИКИ

Глава «Росатома» Алексей Лихачев считает, что якорным инвестором развития СМП должно быть государство.

Фото с сайта
ГК «Росатом»

В России пока не пришли к общему мнению о том, по какой экономической модели следует развивать Северный морской путь в долгосрочной перспективе, об этом в ходе Восточного экономического форума — 2024 заявил глава госкорпорации «Росатом» (отвечает за развитие СМП) Алексей Лихачев.

«Финансовая нагрузка на Северный морской путь, если мы его строим только по коммерческим принципам рыночного привлечения средств, будет для грузоотправителей неподъемной... Экономическая и финансовая модель «Большого» Севморпути пока недостаточно обсуждена. У нас нет пока консенсуса, как нам работать в 30–40-х годах, в первую очередь в интересах пользователей», — сказал глава «Росатома».

Он отметил, что не решен целый ряд вопросов с развитием транспортного флота ледового класса, потребность в котором оценивается в 100 судов в течение десяти лет. Частные инвесторы не смогут самостоятельно, без помощи государства построить такое количество судов, уверен Алексей Лихачев. Он высказал убеждение, что якорным инвестором на СМП должно выступать государство.

Между тем Северный морской путь является будущим мировой логистики, такое мнение озвучил советник президента, специальный представитель президента России по международному сотрудничеству в сфере транспорта, заместитель председателя Морской коллегии Игорь Левитин.

Уникальность Севморпути заключается в том, что он предоставляет прямой выход в Мировой океан и не требует движения через Суэцкий канал или в обход Африки. «Наша задача сделать его удобным, комфортным и доступным,

потому что по всем параметрам он будет конкурентом другим морским маршрутам», — сказал Игорь Левитин.

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



Фото с сайта Росконгресса

ОБРАЗОВАНИЕ

МОЛОДЕЖЬ ВЫБИРАЕТ
«МОРСКИЕ ПРОФЕССИИ»

Конкурс на ряд специальностей в образовательных учреждениях Росморречфлота составил 100 человек на место.



Фото с сайта Росморречфлота

В образовательных учреждениях Росморречфлота подвели итоги основного этапа приемной кампании. В 2024 году в отраслевые вузы и ссузы планируется зачислить свыше 15 тыс. человек.

Контрольные цифры приема по высшему образованию выполнены в полном объеме — 3 831 человек. На платной основе будет учиться еще 3 800 человек. В организации среднего профессионального

образования зачислено свыше 4 тыс. человек.

Самыми популярными специальностями среди абитуриентов вузов стали «Информационная безопасность», «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры», «Информатика и вычислительная техника», «Информационная безопасность автоматизированных систем». Конкурс на ряд специальностей достигал до 100 человек на место.

Высокий конкурс был и на плавательные специальности — «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики».

Самыми популярными специальностями среднего профессионального образования стали «Монтаж, техническая эксплуатация и ремонт холодильно-компрессорных и теплонасосных машин и установок» в МГУ имени адмирала Г. И. Невельского и «Организация перевозок и управление на транспорте» во ВГУВТ.

Напомним, приемная кампания началась по всей стране 20 июня. Прием абитуриентов осуществляли все отраслевые вузы Росморречфлота: МГУ имени адмирала Г. И. Невельского, СГУВТ, ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, ГМУ имени адмирала Ф. Ф. Ушакова и ВГУВТ, а также их филиалы.

РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

РЕЧНЫЕ ЦЕЛИ

Объем грузоперевозок по рекам в России к 2030 году может приблизиться к 200 млн тонн.

По расчетам Минтранса России, грузоперевозки речным транспортом в 2024 году составят 120 млн тонн, к 2030 году — до 190 млн тонн в год. Об этом заявил министр транспорта Роман Старовойт.

Напомним, грузоперевозки по внутренним водным путям России в 2023 году составили 108,8 млн тонн (–6,4% относительно 2022 года). Таким образом, в текущем году показатель может возрасти на 10%, а в конце десятилетия — в 1,75 раза по сравнению с прошлым годом.

Минтранс также рассчитывает, что к 2030 году речной транспорт

будет перевозить 19 млн пассажиров ежегодно.

«Мы рассчитываем, что в текущем 2024 году более 12 млн пассажиров будет перевезено речным флотом, а до 2030 года мы планируем, что эта цифра увеличится до 19 млн пассажиров», — приводит ТАСС слова Романа Старовойта.

По данным Росморречфлота, в 2023 году количество пассажиров, перевезенных по внутренним водным путям, выросло на 17,6% — до 10,7 млн человек. Соответственно, этот показатель, по прогнозу Минтранса, должен возрасти к 2030 году в 1,8 раза.



Фото с сайта судоходной компании «Морвенна»

КАБОТАЖНЫЕ РЕЙСЫ

ЗАГРУЗКА — 100%

В субсидируемые каботажные рейсы по Севморпути в августе вышли три судна.

Субсидируемые каботажные рейсы по Северному морскому пути (СМП) в 2024 году имеют 100% заполняемость. Об этом в ходе Восточного экономического форума — 2024 сообщил первый заместитель министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов. По его словам, в рамках рейсов перевозятся рыба в контейнерах и иные грузы.

Напомним, первым в 2024 году по Северному морскому пути в субсидируемый рейс 28 июля отправилось судно Lady D по маршруту Архангельск — Певек — Корсаков — Находка — Магадан — Петропавловск-Камчатский — Певек — Мурманск. 15 августа для выполнения субсидированного каботажного рейса вышло судно «САСКО Алдан»,

которое пройдет по маршруту Находка — Петропавловск-Камчатский — Санкт-Петербург — Петропавловск-Камчатский — Находка. Третий в 2024 году субсидируемый каботажный рейс по Северному морскому пути (СМП) стартовал 22 августа 2024 года из Архангельска. Судно «Мыс желания» (судовладелец «Эко Шиппинг») пройдет по маршруту Архангельск — Певек — Архангельск.

Программа субсидирования арктических каботажных перевозок между портами Северо-Запада и Дальнего Востока стартовала в 2022 году. В общей сложности до 2035 года на субсидирование перевозок, в соответствии с планом развития Севморпути, правительство России направит более 7,8 млрд рублей.



Фото из Telegram-канала Росморречфлота

ЛОГИСТИКА

ИЗ КИТАЯ В АРХАНГЕЛЬСК

Между Архангельском и Китаем налажен регулярный контейнерный маршрут «Арктический экспресс № 1».



Фото с сайта правительства Архангельской области

Первое судно прибыло в порт Архангельск из Китая по новому логистическому маршруту «Арктический экспресс № 1», пролегающему по Северному морскому пути (СМП). Впервые за последние 30 лет в порт доставлен груз с импортной продукцией, сообщает пресс-служба правительства Архангельской области.

Китайское судно преодолело путь в 6,6 тыс. морских миль и доставило в Архангельск из КНР

запчасти для автомобилей, бытовую технику и товары народного потребления. Обратный путь оно отправится с грузом экспортной бумаги, картона, целлюлозы и пиломатериалов.

В церемонии встречи судна приняли участие первый заместитель губернатора — председатель правительства области Алексей Алсуфьев, советник посла КНР в России Гао Шисянь, председатель Союза китайских предпринимателей в России Чжоу Лицунь,

генеральный директор компании NewNew Shipping Line Кэ Цзинь.

«Это судно доставило в Архангельск почти 500 контейнеров, — отметил Алексей Алсуфьев. — А уже через две недели мы ожидаем прибытия еще двух судов, на борту которых будет порядка 700–800 контейнеров. Самое главное, что мы теперь связаны бесшовной логистикой с центром страны: из Подмосквы контейнеры везут в Архангельск, откуда они отправятся в Китай вместе с продукцией лесопромышленных предприятий региона».

Как добавил Чжоу Лицунь, контейнерные перевозки по Севморпути станут основным направлением развития сотрудничества России и Китая.

Напомним, в 2023 году был отправлен первый за последние 10 лет прямой рейс из Архангельска в Шанхай по СМП с пиломатериалами в контейнерах. Китайский перевозчик NewNew Shipping Line в навигацию 2024 года планирует выпустить 10 судовозаходов, что обеспечит регулярность экспортно-импортной контейнерной линии между Россией и КНР.

МУРМАНСК

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ ДОСТАВКА

Уголь по воде доставили из Арктики в Мурманск, применив новую транспортно-логистическую схему.



Фото с сайта ММТП

Мурманский морской торговый порт (ММТП) обработал экспериментальную партию угля, поступившую водным путем с месторождений Арктической зоны России.

Груз объемом 2,5 тыс. тонн был перегружен в полувагоны и по железной дороге отправлен для производства угольного концентрата российским потребителям.

По словам начальника коммерческого отдела ММТП Михаила Чичкова, благодаря этой опытной партии в Мурманском морском торговом порту была опробована новая транспортно-логистическая схема. «Возможности нашего предприятия позволяют одинаково успешно обрабатывать грузы, поступающие как по железной дороге, так и морским путем», — подчеркнул он.

СЕВМОРПУТЬ

ВПЕРВЫЕ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

Атомный ледокол «Урал» провел по участку Севморпути самый большой в истории трассы контейнеровоз NewNewStar.

В районе Восточно-Сибирского моря серийный универсальный атомный ледокол «Урал» выполнил задачу по проводке каравана из двух судов — балкера Smoke и крупного контейнеровоза NewNewStar (контейнероёмкость — 3534 TEU). Как сообщили в «Атомфлоте» (оператор атомных ледоколов), впервые в акваторию Северного морского пути вошел контейнеровоз таких размеров (длина — 231 метр, ширина — 32 метра).

Ледокол «Урал» начал проводку судов у восточной кромки льдов Чукотского моря и завершил свой маршрут у западной кромки льдов Восточно-Сибирского моря. Главной задачей ледокольного обеспечения было безопасное проведение судов через перемычку сплошных

льдов. После завершения операции контейнеровоз NewNewStar самостоятельно отправился в порт Санкт-Петербург, а балкер Smoke — в порт Мурманск.

«Сегодня у грузоперевозчиков наблюдается рост популярности маршрутов через Северный морской путь. Несмотря на сложные ледовые условия в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, экипажи атомного ледокола «Урал» и судов каравана сработали слаженно и профессионально, что способствовало обеспечению безопасного прохождения участка сплошного льда и поддержанию коммерческой скорости движения», — прокомментировал советник генерального директора ФГУП «Атомфлот» Андрей Теницкий.

Протяженность маршрута ледокольной проводки составила

150 морских миль, средняя скорость движения — 12 узлов.

Комплексное развитие Арктической зоны РФ является одним из стратегических приоритетов государства. Для решения поставленных задач первостепенное значение имеет повышение объема перевозок по СМП. Развитие этого логистического коридора обеспечивается за счет налаживания регулярных грузоперевозок, постройки новых атомных ледоколов и модернизации соответствующей инфраструктуры. Предприятия Росатома принимают активное участие в этой работе.

Также разрабатывается федеральный проект по развитию «Большого» Северного морского пути — транспортного коридора от Санкт-Петербурга и Калининграда до Владивостока.

ИМПОРТ



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

ВАЖНЫЙ ГРУЗ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

Флот FESCO доставит автокомпоненты для первого российского серийного электромобиля «Атом».

Транспортная группа FESCO и АО «Кама» договорились о расширении сотрудничества при организации бесшовной логистики машинокомплектов в Россию, в том числе для первого российского серийного электромобиля «Атом» (разрабатывается АО «Кама»). FESCO намерена расширить географию поставок автокомпонентов и запасных частей в Россию, для перевозок будут использоваться преимущественно собственные морские и интермодальные сервисы группы, а также флот, подвижной состав и контейнерное оборудование.

Соответствующее соглашение о намерениях подписали вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов и директор по взаимодействию с органами государственной власти и корпоративными партнерами АО «Кама» Анатолий Кияшко на полях Восточного экономического форума (ВЭФ-2024).

Помимо этого, стороны проработают возможность создания

рабочей группы с участием представителей профильных ведомств по выработке предложений для расширения перевозок машинокомплектов в Россию по лимитирующим направлениям и развития логистических решений в сфере отправок запчастей и комплектующих для автомобильной отрасли. Они также рассмотрят вопрос о разработке технических решений на базе искусственного интеллекта, которые потенциально могут быть применены при организации перевозок автокомпонентов из Азии в Россию.

Как сообщалось ранее, доставка автокомпонентов и запчастей для первого российского серийного электромобиля «Атом» будет осуществляться по интермодальным маршрутам через порты Владивосток, Санкт-Петербург и Новороссийск и по железнодорожным маршрутам из КНР в Россию через сухопутные погранпереходы. Комплектующие будут доставлять из Китая, Индии, Турции и стран Юго-Восточной Азии (ЮВА).

2 КОНФЕРЕНЦИЯ
«ЛОГИСТИКА НА МОРЕ:
НЕСТАНДАРТНЫЕ ПОДХОДЫ
ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ
ИНФРАСТРУКТУРНЫХ
И ПРОМЫШЛЕННЫХ
ПРОЕКТОВ»

17 МАРТА 2025

МОСКВА





К. О. Анисимов, заместитель руководителя Росморречфлота. Фото ИАА «ПортНьюс»

— Константин Олегович, почему сегодня так много внимания уделяется вопросам развития речного судоходства?

— Речной транспорт играет важную роль в транспортной системе России, особенно — в регионах Крайнего Севера и на Дальнем Востоке. По рекам традиционно перевозят большие объемы грузов при относительно низких затратах, стоимость организации судоходства невысокая. Это делает речной транспорт привлекательным для массовых грузов, таких как нефтепродукты, строительные материалы и сельскохозяйственная продукция.

Однако в последние годы доля речных перевозок снизилась из-за конкуренции с другими видами транспорта — автомобильным и железнодорожным. Это связано, в том числе, с активным развитием дорожной сети и увеличением объемов грузоперевозок по ней. Кроме того, сезонность работы речного транспорта и зависимость от погодных условий ограничивают его эксплуатацию. Тем не менее внутренние водные пути и их использование для доставки грузов и пассажиров продолжают играть значимую роль в экономике страны, о чем не раз говорил и сам президент.

— Росморречфлот приступил к реализации проекта по строительству транспортных хабов на базе речных портов. Смогут ли новые мультимодальные узлы привлечь внимание грузовладельцев к речным перевозкам?

— Действительно, новый руководитель Росморречфлота Андрей Владимирович Тарасенко очень своевременно выступил с инициативой: наряду с развитием инфраструктуры внутреннего водного транспорта, а это и устранение узких мест для судоходства, и строительство нового флота, надо развивать инфраструктуру самих речных портов, связав их в первую очередь с морскими терминалами. Это особенно актуально на южном

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ — НОВЫЙ ВИТОК РАЗВИТИЯ

Заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов рассказал, какие задачи решаются в отрасли сейчас, как обновляется речной флот и развиваются пассажирские перевозки по воде.

направлении, там, где в летний период затруднены железнодорожные перевозки грузов к портам Новороссийск, Тамань, Туапсе, поскольку увеличен объем пассажирских в направлении курортов.

Сегодня мы создаем ряд рабочих групп по развитию транспортных хабов на Волге. Пилотные проекты запланированы в Самаре и в Перми, в перспективе добавятся Саратов и Волгоградская область. Одна из задач, которая ставится перед рабочими группами, — изучение тех грузопотоков, которые могут быть привлечены в ближайшие годы на речной транспорт, чтобы увеличить объем перевозок по реке.

Хочу отметить, что опыт создания транспортных хабов с речной составляющей есть, и его можно считать положительным: это Свяжский логистический парк, созданный в Татарстане. Здесь соединили автомобильный и железнодорожный транспорт в один мультимодальный комплекс, и уже практически построен новый речной порт. Этот проект продолжает расширяться. Сейчас рассматривают возможность переноса в Свяжск грузовой составляющей речного порта Казань.

— Но одной Волгой эта работа не ограничится?

— Несомненно. Рабочие группы по созданию транспортных хабов во взаимодействии с госкорпорацией «Росатом» формируются еще и по северным рекам. В частности, рассматривается возможность использования потенциала таких рек, как Печора, Обь, Енисей, Лена и Амур. К этой работе мы подключаем и Росгеологию, чтобы посмотреть, какие месторождения полезных ископаемых в ближайшее время получат свое развитие. Это позволит учесть грузы, которые могут тяготеть к реке для перевозки в дальнейшем через Северный морской путь.

— Какие виды грузов, по вашему мнению, можно «подтянуть» на реку?

— В первую очередь зерно и сельскохозяйственную продукцию разного вида, а также минеральные удобрения. Это те

грузы, которые река «потеряла» в последние десятилетия. Часть из них ушла на железную дорогу, получив скидки от РЖД на перевозку. И нам предстоит серьезная работа по возвращению этих грузов речникам.

Кроме того, определенный объем грузов для речного транспорта может появиться со строительством на реке новых элеваторов и новых комбинатов по выпуску минеральных удобрений. Например, в Волгограде известная корпорация AEON строит завод по выпуску метанола и минеральных удобрений и планирует большой объем своей продукции вывозить именно речным транспортом, как по коридору «Север — Юг» в направлении портов Ирана, так и по Волго-Донскому каналу — в порты Черного и Средиземного морей.

Многие элеваторы планируют построить в составе портов и на отдельных земельных участках вдоль рек, но с небольшими причалами для погрузки зерна на суда.

Можно с осторожностью прогнозировать рост перевозок металлургической продукции и серы, используемой для выпуска удобрений. После строительства дополнительной камеры № 15А Городецкого шлюза ожидается заметное увеличение перевозок металла из Череповца и щебня из Карелии. В целом есть перспектива для роста объема перевозки строительных грузов, традиционно составляющих основу грузовой базы на реке. Это щебень, гравий, песок.

Есть хороший пример в Алтайском крае, где уже около 10 лет проводится кампания по финансированию региональных внутренних водных перевозок при переключении грузов щебня и гравия с автотранспорта на реку. Если на первых этапах водным транспортом в Алтайском крае перевозилось порядка 200 тыс. тонн в год, то в прошлую навигацию объем таких грузов превысил 1 млн тонн. Регион проводит эту работу для того, чтобы сохранить дороги в хорошем состоянии и снизить нагрузку на них со стороны автомобилей, которые перевозят тяжелые грузы.

— Может ли с развитием новых российских регионов возникнуть дополнительный поток строительных грузов с реки в порты Азовского моря?

— Да, конечно. Сегодня порты Мариуполь и Бердянск активно восстанавливают свою инфраструктуру, работает ряд причалов. Мы считаем, что связь с новыми регионами через азовские порты будет только увеличиваться. В одну сторону сегодня доставляются строительные грузы, а в обратную — сельскохозяйственные.



Грузовой порт на территории Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра. Фото с сайта Росморречфлота

И по мере восстановления различных производств будет направляться промышленная продукция.

Кроме того, у нас есть Северо-Донецкая шлюзованная система, которая уже лет 20 почти не загружена. Она имеет выход на нашу Единую глубоководную систему европейской части России и позволяет подключить к ней Донецкую и Луганскую республики. В дальнейшем порты новых российских регионов смогут напрямую отправлять свои грузы по коридору «Север — Юг» с выходом на Иран и другие страны.

— Вполне амбициозная задача! Для таких проектов, несомненно, потребуются новый флот. Как ведется работа по обновлению речных судов?

— Текущее состояние флота, работающего на внутренних водных путях России, вызывает опасения, поскольку, во-первых, за последние 20 лет он сократился на четверть, а во-вторых, он стремительно стареет. Так, средний возраст грузовых судов составляет 37 лет, а пассажирских — 38. Это все указывает на необходимость масштабного обновления парка речных судов для обеспечения безопасности и эффективности перевозок.

Для этого, в свою очередь, требуются долгосрочные программы по строительству флота с льготными для судовладельцев условиями. Несколько программ лизинга с государственным софинансированием сейчас эффективно реализуют

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), но доступных для бизнеса различных финансовых механизмов должно быть как можно больше.

— В сегменте речного грузового флота судовладельцы отмечают недостаточный уровень государственной поддержки, ведь, в отличие от судов река-море плавания, период эксплуатации речных — от 4 до 8 месяцев.

— Что касается грузового флота, то здесь количество ежегодно списываемых судов значительно превышает строительство новых. При этом речной флот способен работать дольше, чем в море, — и 50, и 60, и 70 лет при своевременном капитальном ремонте и реновации.

Ответственные судовладельцы вкладываются в модернизацию флота, поэтому большая часть речных грузовых судов поддерживается в стабильном состоянии, списание в последние годы несколько затормозилось. Чтобы строить больше речного грузового флота, подчеркиваю, именно речного, необходимы дополнительные меры поддержки. В связи с сезонностью и ростом стоимости металла действующих мер недостаточно.

Например, есть программа поддержки новостроя в виде утилизационного гранта. Но для речного грузового флота он составляет лишь 10% от стоимости нового судна. Это, конечно, мало. Еще одна проблема — недостаток профессиональных кадров и самих



Городецкий гидроузел. Фото с сайта Ространсmodernизации



Электросудно у причала в Москве. Фото из Telegram-канала дептранса Москвы

заводов, которые могли бы строить серийное количество речного флота.

Однако есть прекрасные примеры. При поддержке ГТЛК компания «Шексна Шиппинг» развивает очень интересную программу строительства баржебуксирных составов. В Череповце строят сухогрузные баржи грузоподъемностью по 600 тонн и достаточно мощные буксиры, которые поведут по реке составы из 9 или 15 барж. Такие составы имеют осадку 2,2 м и могут заходить на боковые реки, легко проходить тот же Городецкий шлюз. Мне кажется, у подобных проектов есть большое будущее.

— **Отличный пример, действительно. А как в эту навигацию обстоят дела с инфраструктурой водного пути?**

— В этом году хорошая водность на Каме и в Обь-Иртышском бассейне. И мы отмечаем рост перевозок на этих реках и еще на Енисее.

Неплохая водность в европейской части страны. Нам удалось совместно с Росводресурсами полностью наполнить основные водохранилища на Волге. У нас такое редко бывает: уровень воды в Рыбинском водохранилище не упал, а даже вырос на 20 см.

На Дону навигация, скорее всего, пройдет без ограничений по осадке судов.

Если говорить про всю Единую глубоководную систему, то после окончания реконструкции в Гордце и завершения строительства Багаевского гидроузла, останется только одно узкое место — на Каме от шлюза Чайковский до Сарапула.

Это порядка 80 км. Решить данный вопрос можно путем строительства низконапорной плотины.

— **Сколько может стоить такой проект?**

— Мы оцениваем строительство новой плотины примерно в 100–120 млрд рублей. Сумма значительная. Другой вариант — строительство дополнительного шлюза и проведение дноуглубления. Это будет дешевле, по приблизительным оценкам, около 60–70 млрд рублей. Но, к сожалению, такое мероприятие пока не попало в программу госфинансирования. Надеемся, что при формировании нового национального проекта «Эффективная транспортная система» мы сможем обосновать необходимые инвестиции для того, чтобы создать возможность на всем протяжении Единой глубоководной системы работать судам на осадку 3,6 м.

— **Как в этом году складывается пассажирская навигация?**

— Я бы разделил этот вопрос на две части. Первая — пассажирские перевозки, которые активно развиваются во многих регионах, строится новый скоростной флот.

Мы видим настоящий ренессанс развития пассажирского флота.

Новые электрические суда компании «ВодоходЪ» заработали в Нижнем Новгороде, Красноярске, Перми и в Ярославле. Построена причальная инфраструктура для этих судов, и можно только гордиться таким развитием.

В Москве успешно выполняются регулярные перевозки пассажиров на электрических судах. Это совершенно новый столичный вид

транспорта. Обе линии работают круглогодично, потому что суда способны преодолевать лед толщиной до 20 см. Такому проекту до сих пор нет аналогов во всем мире.

На средства ГТЛК построены три скоростных пассажирских судна на подводных крыльях проекта 03580 типа «Метеор-120Р», осуществляется строительство еще девяти единиц. Также строятся четыре судна типа «Метеор-2020» со сроками поставки летом 2025-го и летом 2026 года. Но потребность в скоростных судах значительно выше. По нашей оценке, требуется еще около 55 «Метеоров» и «Валдаев».

Второй вектор — развитие круизного судоходства. Растущий спрос здесь связан с развитием речной пассажирской инфраструктуры, открытием новых туристских маршрутов и благоприятными метеороусловиями, которые привлекли больше людей. Спрос рождает предложение и стимулирует развитие круизного флота.

Все та же судоходная компания «ВодоходЪ» создает два гибридных судна проекта «Байкал». Эксплуатация начнется в 2026 году, теплоход будет совершать рейсы в акватории озера Байкал. На заводе «Красное Сормово» продолжается строительство круизных лайнеров проекта 00840 «Карелия». Суда строятся в рамках государственной программы по обновлению речного флота. Новые четырехпалубные теплоходы смешанного река-море плавания будут эксплуатироваться в Каспийском, Черном, Азовском, Балтийском и Белом морях, с возможностью судозахода на Соловецкие острова, а также в акватории Финского



Пассажирское судно «Виктор Астафьев». Фото ИАА «ПортНьюс»

залива и на внутренних водных путях России.

Восточно-Сибирское речное пароходство в 2026 году планирует запустить новое круизное судно проекта RPV8714. Это судно открывает новые перспективы для развития круизного туризма на Байкале с отправлением из Иркутской области.

В 2024 году на Средне-Невском судостроительном заводе спущено на воду головное пассажирское судно проекта А45-90.2 «Виктор Астафьев», которое будет работать на маршруте «Красноярск — Дудинка — Красноярск». Продолжается строительство второго теплохода этого проекта «Андрей Дубенский».

В этом году вышло в рейс новое колесное судно «Аурум» компании «Гама». Теплоход поставлен на линию «Золотое Кольцо».

Недавно открылся новый причал в Великом Новгороде, и туда зашло первое судно Московского речного пароходства.

— **Если я не ошибаюсь, именно вы стояли у истоков проекта**

речных круизов в Великий Новгород, когда несколько лет назад возглавляли это пароходство...

— Да, я открывал это направление. Сегодня Московское речное пароходство успешно продолжает работать на данном маршруте. Приятно отметить, что пассажирское судно, которое было заложено в Астрахани как «Петр Великий», а впоследствии получило имя «Владимир Жириновский», достраивается. Компания говорит, что в 2025 году оно выйдет в рейс на внутренних водных путях.

— **Если подводить итог, то какой прогноз на эту навигацию по пассажирским перевозкам в целом?**

— Если анализировать расписание круизных судов, то мы у себя в Росморречфлоте видим, что в 2024 году на пассажирских маршрутах работает больше 100 судов, а в прошлом году их было 85. Поэтому наш прогноз на текущую навигацию — 500 тыс. пассажиров.

Надежда Мальшева



Зарегистрироваться:



**Деловой прием
Shipping team**

Организатор:



**18 октября 2024
Владивосток**

Партнер:



Зарегистрироваться:



*Деловой прием
Shipping team*

Организатор:



**28 января 2025
Санкт-Петербург**

Партнер:





ВЕРФИ



Рис. ИАА «ПортНьюс»

ОДИННАДЦАТЬ СУДОВ
ЗА ПОЛГОДА

Подведены итоги работы российских верфей в первом полугодии 2024 года.

Российские верфи за январь — июль 2024 года выпустили 11 судов, не считая маяки, краны и иную плавучую инфраструктуру. Об этом со ссылкой на данные Росстата сообщается в обзоре транспортного комплекса, подготовленном Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК) по итогам первого полугодия.

Общая потребность во флоте, по данным Росморречфлота, со-

ставляет 625 судов, включая 308 грузовых и 317 пассажирских, уточняется в обзоре.

«Свой вклад в обновление водного транспорта вносит ГТЛК: по заказам компании строится значительная часть гражданского флота, только за 2024 год ГТЛК планирует передать в лизинг около 40 судов, в том числе барж и земснарядов», — добавляют в компании.

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

НУЖНЫ ВО ВСЕХ
РЕГИОНАХ РОССИИ

Несамоходные землесосы, предназначенные для работы на «тяжелых» грунтах, заменят импортные аналоги.

АО «Ростовское центральное проектно-конструкторское бюро «Стапель» разработало концепт-проект новых универсальных несамоходных землесосов с механическим рыхлением высокой производительности для работ во всех регионах России. Об этом сообщает пресс-служба компании.

Проекты RDB70.03M1 и RDB70.03M2 предназначены для работы на глубинах до 15 м и выполнены с обеспечением производительности по пульпе 10 тыс. куб. м/ч.

Проекты RDB70.07M1 и RDB70.07M2, разработанные для глубин до 25 м, имеют производительность по пульпе 15 тыс. куб. м/ч.

Суда предназначены для работы на карты намыва или подводный отвал грунта по плавучему пульпопроводу.

Целью проектов является закрытие ниши отсутствующих в России высокопроизводительных землесосов, предназначенных для работы на «тяжелых» грунтах (до VII группы по ГЭСН-2001 включительно).

Отмечается, что проекты выполнены в максимально унифицированных корпусах шириной

14 м, что позволяет использовать суда на всех маршрутах Единой глубоководной системы европейской части России.

В целях снижения сроков проектирования и стоимости строительства серийных судов во всех проектах, где это возможно, применены одинаковые конструктивные решения (корпус, надстройка, рубка управления, устройство напорного хода, ГЗУ и т.д.) и оборудование. Во всех проектах отсутствуют оборудование и материалы из недружественных стран.

Земснаряды предназначены для работы в отрыве от береговой базы, поэтому оборудованы спальными местами не только для собственного экипажа, но и для сменных экипажей судов земкаравана. Одновременно на судне может проживать 26 человек. Автономность плавания составляет 10 суток и, при необходимости, может быть увеличена.

Землесосы могут строиться как с классом Российского классификационного общества (РКО), так и с классом Российского морского регистра судоходства (РС), и предназначены для эксплуатации на внутренних водных путях, в портовых водах и в прибрежных морских акваториях.

СУДОРЕМОНТ

ПОМОЩЬ ДОЛЖНА
БЫТЬ ЭФФЕКТИВНЕЙ

Механизмы поддержки судоремонтной отрасли нуждаются в доработке.

Обнуление ставки НДС для судоремонтных предприятий при выполнении ими определенных условий не дало нужного эффекта. К такому выводу пришли участники дискуссии «Судоремонт на волне независимости», состоявшейся в ходе Восточного экономического форума — 2024.

Так, председатель совета директоров АО «Нордик Инжиниринг» Николай Шабликов отметил, что из примерно 1,4 тыс. предприятий отрасли лишь четыре воспользовались данной мерой, заключив соответствующие трехсторонние инвестиционные соглашения с министерством финансов и министерством промышленности и торговли. По мнению эксперта, нежелание пользоваться данной мерой связано со слишком жесткими обязательствами, которые судоремонтные предприятия должны на себя взять. Данная мера также не предусматривает поддержку для тех, кто только хочет выйти на судоремонтный рынок (в то время как многие судовладельцы хотели бы создать собственную судоремонтную базу), или для тех, кто занимается судоремонтом на арендованных площадках.

В свою очередь, директор ассоциации «Судостроительный кластер Архангельской области» Сергей Смирнов сообщил, что мера по обнулению НДС не востребована предприятиями региона по причине жестких обязывающих условий в инвестсоглашении и высоких налоговых рисков, связанных с документооборотом. Ассоциация предлагает не обнулять ставку НДС, а в принципе освободить от его уплаты при условии направления сэкономленных средств на финансирование развития соответствующих производственных мощностей. При этом предлагается распространить цели такого финансирования на модернизацию, реконструкцию производственных объектов, оплату услуг по транспортировке и монтажу необходимого оборудования, погашение кредитов, подготовку кадров и программное обеспечение. Кроме того, в ассоциации предлагают увеличить срок инвестсоглашения с семи до 15 лет.

Напомним, летом 2023 года президент России Владимир Путин подписал закон об обнулении ставки налога на добавленную стоимость (НДС) для судоремонтных предприятий. Документ вносит изменения в Налоговый кодекс РФ и устанавливает ставку НДС в размере 0% для судоремонтных предприятий, которые занимаются ремонтом и восстановлением морских судов, судов смешанного «река-море» плавания и судов рыбопромыслового флота в доках и на верфях. Для обнуления НДС предприятия должны заключить до 31 декабря 2024 года инвестици-



Доковый ремонт судна. Фото с сайта ЦС «Звездочка»

онное соглашение, которое будет содержать перечень мероприятий по развитию и модернизации производственных мощностей, а также обязательство направить на это не менее 20% выручки на протяжении семи лет. С учетом процедур по согласованию, фактически предприятия должны подготовить инвестиционные соглашения до 1 октября.

Также среди проблем, которые мешают развитию судоремонтного бизнеса, были отмечены кадровый голод и дефицит доков. Эти причины назвали большинство из 3400 респондентов, опрошенных в рамках совместного проекта Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров (ВАРПЭ) и ИАА «ПортНьюс».

Так, по словам председателя «Рыболовецкого колхоза имени

мнению ассоциации, необходимо предоставлять льготное финансирование работ по созданию доков, слипов и эллингов: кредит под 5% годовых сроком на 15 лет. Кроме того, в ассоциации считают необходимым компенсировать затраты на дноуглубление и создание подходящих каналов к судоремонтным предприятиям, поскольку гидротехнические работы составляют до половины всей стоимости проекта.

Владелец «Приморской судоремонтной компании» Михаил Касьянов обратил внимание на сложности с получением земельных участков под создание соответствующей инфраструктуры. «Негде строить, нет свободных участков. Все побережье Приморского края занято землями Минобороны», — рассказал глава компании. — Пока не будет четкого механизма работы с министер-



В. И. Ленина» Сергея Тарусова, стоимость создания дока на 15 тыс. тонн составляет порядка 8 млрд рублей. «На Камчатке проблема отсутствия доков очень серьезная, номер один. О ней много говорят, но нет движения вперед», — сказал Сергей Тарусов. По его словам, наличие докового хозяйства позволило бы отказаться от ремонта в других странах (Китае, Южной Корее), однако предприятия не могут позволить себе такие траты — необходимы эффективные меры господдержки.

В свою очередь, Сергей Смирнов сообщил, что окупаемость инвестиций по созданию доков при действующих процентных ставках по кредитам составит не менее 12–15 лет, что экономически нецелесообразно для коммерческих предприятий. По

ством обороны, с земельными комитетами, у нас ничего не получится». В качестве решения Михаил Касьянов предложил создать рабочую группу с представителями Минобороны, Росимущества и Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики для решения вопроса по выделению земельных участков под создание судоремонтных кластеров.

Поднятые проблемы не должны остаться без внимания. Так, в частности, принявший участие в дискуссии «Судоремонт на волне независимости» председатель комитета Государственной Думы Российской Федерации по экономической политике Денис Кравченко предложил заинтересованным сторонам обсудить вопросы усовершенствования мер господдержки на парламентских площадках.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

ДЛЯ АТОМНОГО ФЛОТА

Многофункциональное судно для перезарядки атомных ледоколов строится на Балтийском заводе.



Рис. АО «ЦКБ «Айсберг»

Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) завершил рассмотрение технического проекта многофункционального судна атомно-технологического обслуживания (МСАТО) проекта 22770, сообщает пресс-служба классификационного общества.

«Суда подобного класса проектировались уже около полувека. Так, построенная в 1980 году плавтехбаза «Имандра» до сих пор выполняет задачи по перегрузке реакторов атомных судов. Создание новых многофункциональных судов атомно-технологического обслуживания

является залогом бесперебойной и безопасной работы атомных ледоколов на долгие десятилетия вперед», — сказано в сообщении.

Новый тип судна оснащен дизельной энергетической установкой и предназначен для широкого спектра операций по перезарядке ядерных энергетических установок атомных ледоколов: загрузки в реакторы свежего и выгрузки отработавшего топлива, хранения перегрузочного оборудования, транспортировки жидких и твердых радиоактивных отходов к месту переработки. Неограниченный район плавания позволит МСАТО проекта

22770 обеспечить эксплуатацию действующих и перспективных атомных судов и плавучих энергоблоков.

Резка металла для МСАТО проекта 22770 началась на Балтийском заводе в июле 2024 года.

Балтийский завод (входит в ОСК) и ФГУП «Атомфлот» подписали контракт на строительство МСАТО проекта 22770 в мае 2023 года. Финансирование предполагается по схеме: 50% за счет средств бюджета РФ, 50% за счет инвестпрограммы Росатома. Строительство предусмотрено в соответствии с Планом развития Северного морского пути (СМП) на период до 2035 года. Проект 22770 разработан АО ЦКБ «Айсберг».

Основные характеристики: наибольшая длина — 158,8 м; ширина наибольшая — 26 м; высота борта до ВП — 10,5 м; осадка по КВЛ — 7,0 м; полное водоизмещение — 22 718 тонн; валовая вместимость — 23 612 тонн; мощность на гребных валах — 8640 кВт; дальность плавания — 3000 миль. Судно спроектировано на класс RC KM Arc5 (hull, machinery) [2] AUT1 BWM(T) IcingSTAB(full) Nuclear support vessel.

СУХОГРУЗЫ



Изображение с сайта ЗАО «Нефтефлот»

НОВЫЕ ЗАКАЗЫ

Нефтефлот построит еще шесть сухогрузов проекта RSD34L для ГТЛК.

ЗАО «Нефтефлот» и АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подписали контракт на строительство и поставку шести серийных многоцелевых сухогрузных судов класса «Оптима» проекта RSD34L.

Цена контракта превышает 7 млрд рублей. Согласно контрактным условиям, суда должны быть переданы заказчику не позднее сентября 2027 года.

Напомним, «Нефтефлот» и ГТЛК в сентябре 2023 года подписали контракт стоимостью 3,4 млрд рублей на строительство трех многоцелевых сухогрузных судов класса «Оптима» проекта RSD34L в рамках инвестпроекта с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) по обновлению гражданского водного флота России. Закладка головного судна состоялась в мае 2024 года, первого и второго серийных — 25 июля. Планирует-

ся, что все три сухогруза будут сданы в эксплуатацию до конца 2025 года. Таким образом, всего на судовой верфи будет построено 9 судов проекта RSD34L.

Многоцелевое сухогрузное судно дедвейтом 5940/4550 тонн 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 сухогруза составляет около 125 м; ширина — 17 м; осадка — до 4,2 м; скорость — не менее 10 узлов. Класс Российского морского регистра судоходства — KM Ice2(hull; machinery) R2-RSN AUT3-C OMBO ECO-S BWM(T) DG (bulk, pack) COMF (N-S) A-Thruster(M) COAT (PSPC) General dry cargo ship.

ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ФЛОТ

«КОПОРЬЕ» И «КОППИ» ГОТОВЫ К СБОРУ ЛЬЯЛЬНЫХ ВОД

Суда проекта RST 38 построены для Росморпорта.

Флот ФГУП «Росморпорт» пополнился сборщиками льяльных вод (СЛВ) «Копорье» и «Коппи» проекта RST 38 для работы в морских портах Усть-Луга и Ванино соответственно. Суда экологического назначения построены по заказу предприятия на Окской судовой верфи в Навашино (Нижегородская область).

СЛВ предназначены для сбора с судов нефтесодержащих вод, их отстоя и сепарации с последующей сдачей нефтеостатков на берег в хранилище, а отсепарированной чистой воды — на берег или в разрешенных районах за борт. Кроме того, суда будут

использоваться для сбора с судов сточных вод и мусора с транспортировкой и сдачей их на береговые очистные сооружения.

При соответствующем дооборудовании «Копорье» и «Коппи» могут быть использованы в качестве вспомогательного транспорта для доставки нефтесборного оборудования ЛАРН и боновых загрязнений к месту нефтяного разлива (вне зоны пятна аварийного разлива). Для этого на СЛВ предусмотрена система поиска разливов нефти, основанная на обработке и анализе данных со штатной радиолокационной станции с применением допол-

нительного программного обеспечения.

Суда имеют ледовое усиление и построены по правилам и под надзором ФАУ «Российский морской регистр судоходства». Проектная документация разработана ООО «Морское инженерное бюро — СПб».

СЛВ «Копорье» и «Коппи» для нужд Северо-Западного и Северо-Восточного бассейновых филиалов заложены в конце 2021 года, спуск судов на воду состоялся в августе и сентябре 2023 года соответственно.

Основные характеристики и главные размерения: класс RC — KM Ice3 R3-RSN AUT3 Bilge water removing ship; длина наибольшая — 49,21 м; ширина наибольшая — 8,82 м; осадка — 3 м; численность экипажа — 6 человек; скорость хода на тихой воде — 9 узлов; носовое подруливающее устройство — 50 кВт; стояночный дизель-генератор — 25 кВт; общий объем танков для нефтесодержащих и льяльных вод — 515 куб. м; объем грузовых танков сточных вод — 63 куб. м; объем грузовых танков льяльных вод — 371 куб. м; объем танка нефтеостатков — 27 куб. м; объем танков очищенной воды — 54 куб. м.



Фото с сайта Росморпорта

8

КОНГРЕСС «ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

20-21 ФЕВРАЛЯ 2025

МОСКВА

Медиа-группа «ПортНьюс»,
Тел./факс (812) 570-78-03,
e-mail: snitko@portnews.ru
www.portnews.ru



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НА «КАНАРЕЙКЕ» ПО РЕКАМ И КАНАЛАМ ПЕТЕРБУРГА

Для прогулочно-экскурсионных перевозок построено новое электросудно.



Фото ИАА «ПортНьюс»

В Санкт-Петербурге представили первое электросудно для прогулок по рекам и каналам производства компании Epregium.

Судно произведено верфью Epregium в Отрадном Ленинградской области специально для эксплуатации на туристических внутригородских маршрутах, оно представляет собой модернизированную электрическую версию дизельного теплохода «Мойка». Судно новой модели «Мойка 2.0» получило название «Канарейка». В этом году оно пройдет тестовую эксплуатацию, а к перевозке пассажиров планируется приступить в следующем году.

По инициативе правительства Санкт-Петербурга прорабатывается заказ на производство двух электросудов данной модели на верфи Epregium к навигации следующего года.

«Экологичный и «умный» транспорт — безусловный приоритет городского правительства. Вслед за автобусами, трамваями

и электробусами пришел черед инноваций на речном транспорте. Прогулочные суда-электроходы не дают вредных выбросов, благодаря чему вода в наших реках и каналах и воздух на набережных станут чище. «Мойка 2.0» на 90% состоит из комплектующих отечественного производства. Подобные разработки приближают выполнение поставленной президентом задачи по достижению технологического суверенитета», — подчеркнул присутствующий на презентации судна губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов.

Инновационная модель обладает эргономичным и функциональным дизайном. В проекте применяются современные отечественные материалы, отвечающие всем мировым стандартам.

«Самое главное, что отличает наше судно, — это экологичность, отсутствие выхлопных газов, утечек углеводородов. Кроме того, оно дешевле в эксплуатации — у электрического судна затраты

на протяжении 15 лет будут ниже на 250%, чем на обслуживание и заправку дизельного судна», — сказал управляющий партнер АФК «Система», председатель совета директоров Sitronics Group Николай Пожидаев.

Также он отметил, что для верфи Epregium проект стал знаковым событием — это первая модель электрического судна, произведенного компанией для «домашнего» региона. «Предприятие готово активно участвовать в процессе обновления прогулочного флота Санкт-Петербурга и расширяет мощности в Отрадном, где уже строится новый эллинг для производства электросудов. Планируемая мощность всех производственных объектов компании составит порядка 60 единиц в год», — добавил Николай Пожидаев.

Экологичность эксплуатации обеспечивает электродвигатель, питающийся от аккумуляторных батарей. Максимальная скорость — 13 км/ч, что подходит для неспешных речных прогулок и экскурсий. Благодаря энергоэффективной системе и АКБ в 260 А*ч автономность судна обеспечивается в течение всего дня.

Длина нового электросудна «Канарейка» составляет 16,5 метров, ширина — 4 метра, высота — 2,45. Небольшие габариты делают судно маневренным и оптимальным для эксплуатации в узких местах. Вместимость — 40 пассажиров.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото Росморречфлота

СТАВКА НА ИРТЫШ

Для возрождения речных грузоперевозок в Омской области создается мультимодальный логистический центр.

В Омской области на базе речного порта планируют создать мультимодальный логистический центр, который объединит грузовую базу региона и позволит перераспределять потоки грузов по реке, железной и автомобильным дорогам.

Вопросы развития логистического центра в Омской области и увеличения показателей транспортировки грузов по внутренним водным путям (ВВП) обсудили на первом заседании рабочей группы под председательством руководителя Росморречфлота Андрея Тарасенко.

«Омская область имеет большой потенциал для возрождения речных перевозок. Крупнейшая судоходная река Иртыш в настоящее время не используется в полной мере. Чтобы поднять грузооборот на реках, мы совместно с регионом должны обеспечить грузовую базу, сосредоточить и накопить груз в одном месте — создать мультимодальный логистический центр. Такие транспортные узлы на базе речных портов станут одними из ключевых объектов опорной сети внутренних водных путей», — сказал Андрей Тарасенко.

Как сообщил руководитель администрации «Обь-Иртышвод-

путь» Роман Чесноков, в настоящее время в регионе основная часть грузов перевозится автомобильным и железнодорожным транспортом. При этом у Обь-Иртышского бассейна есть большой потенциал для обслуживания транзитных грузов. Пропускная способность водных путей Омской области составляет 45 млн тонн. Осуществляются перевозки грузов по Омской области, северу Тюменской области, Ханты-Мансийскому и Ямало-Ненецкому округам, другим регионам, расположенным в районе Обь-Иртышского бассейна, по трассам Северного морского пути (СМП).

Омский речной порт расположен на пересечении Транссибирской железнодорожной магистрали с водными и автомобильными путями, что позволит интегрировать его в логистические цепочки и нарастить объемы экспортных грузов в Казахстан и Китай, доставляемых водным транспортом.

Напомним, первым проектом по созданию транспортного узла, связавшего речную и морскую инфраструктуру, стал Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (СММЛЦ) в Татарстане.

ТАТАРСТАН

ГРУЗОВОЙ ПОТЕНЦИАЛ

Новый порт в Татарстане по итогам навигации 2024 года обеспечит перевалку более 1 млн тонн грузов.



Фото с сайта Росморречфлота

Перевалка в новом грузовом порту, который 29 августа 2024 года был введен в Свияжском межрегиональном мультимодальном логистическом центре (СММЛЦ) в Татарстане, по итогам текущей навигации может превысить 1 млн тонн. Об этом со ссылкой на заявление замглавы Минтранса России Александра Пошивая сообщает ТАСС.

«На сегодня перевалено порядка 500 тыс. тонн, соответственно, до конца навигации, я думаю, что эта цифра превысит 1 млн», — приводятся слова Александра Пошивая. Он уточнил, что основу грузопотока составят навалочные грузы, зерно, песчано-гравийная смесь, все виды насыпных грузов и контейнеры.

По оценке главы Росморречфлота Андрея Тарасенко, инвестиции в проект составят около 16 млрд рублей.

Напомним, тестовая перевалка грузов с использованием речной и железнодорожной составляющей СММЛЦ в 2024 году составила более 171 тыс. тонн.

Свияжский межрегиональный мультимодальный логи-

стический терминал должен стать крупным перевалочным пунктом экспортно-импортных грузов для всех регионов Поволжья и узловым речным портом для перевозки грузов по международным транспортным коридорам (МТК). Порт имеет возможности выхода к трем морям (Черному, Каспийскому, Балтийскому) через Единую глубоководную систему европейской части России. Протяженность причальной стенки порта составляет более 2,5 км, глубина вдоль причала — 9 м, что позволяет производить одновременную швартовку 13 судов класса «река-море». Вдоль причала расположены железнодорожные пути с выходом к сети ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) вместимостью 455 грузовых вагонов и прорабатываемой способностью до 1,5 тыс. вагонов в сутки. Железнодорожные пути позволяют выполнять «прямую перевалку» грузов с судов в железнодорожные вагоны (на платформы) и обратно.

Потенциал перерабатывающих мощностей СММЛЦ составляет 2,47 млн тонн грузов.

МОСКВА



Фото из Telegram-канала Сергея Собянина

ЭЛЕКТРОСУДА НА РЕКАХ
МОСКВЫ

В столице электрофлот будет увеличен на 50% в 2025 году.

Четыре новых причала регулярного речного электротранспорта открыты в Москве.

На маршруте «Киевский — Парк Фили» появилась остановка «Краснопресненский парк». На маршруте «ЗИЛ — Печатники» заработали причалы «Нагатинский», «Затон Новинки» и «Коломенская набережная». В итоге жители районов Пресненский, Даниловский, Нагатинский Затон и Нагатинско-Садовники получили доступ к инновационному виду транспорта.

Напомним, в июне были также введены в строй причалы «Парк Фили» и «Береговой».

Еще пять причалов откроют в Москве в 2025 году, а флот пополнится 10 новыми электросудами. Восемь электросудов уже заложены

на верфи, об этом сообщил мэр столицы Сергей Собянин.

«После постройки суда пройдут необходимые испытания. С их выходом на регулярные речные маршруты столичный электрофлот увеличится почти на 50%», — уточнил Сергей Собянин.

Он также напомнил, что началось строительство причалов, которые смогут принимать до двух судов одновременно, а в процессе посадки и высадки пассажиров будут работать как зарядное устройство.

«Мы продолжаем развивать регулярный речной электротранспорт. К 2030 году в Москве планируется запустить еще около 5 маршрутов, несколько десятков судов и причалов», — заключил мэр города.

КРЫМ



Фото с сайта правительства Москвы

В НОВОМ СТАТУСЕ

После смены собственника морской порт Камыш-Бурун в Керчи получит федеральные средства на модернизацию.

Керченский морской порт Камыш-Бурун будет передан в федеральную собственность. Об этом сообщил глава Крыма Сергей Аксенов по итогам встречи с руководителем Росморречфлота Андреем Тарасенко.

По словам Сергея Аксенова, соответствующее решение принято на уровне первого вице-премьера РФ Дениса Мантурова и министра транспорта Романа Старовойта. В порту за счет федеральных средств запланирован ряд работ, в том числе дноуглубление канала, «который с годами заилился, что осложняло выход судов из акватории порта, которые изготавливаются на заводе имени Бутомы», добавил он.

В ходе встречи с Андреем Тарасенко также обсуждалась загрузка судостроительных предприятий.

Керченский морской порт Камыш-Бурун — морской порт на берегу Керченского пролива, расположенный в промышленной зоне Керчи. Порт был построен в 1951 году и функционировал как подразделение Камыш-Бурунского железорудного комбината. Специализируется на перевалке ферросплавов, углей, марганцевого концентрата, коксовой мелочи, генеральных грузов. Принимает суда шириной до 50 м, длиной до 200 м, осадкой до 5 м. В порту имеются 4 причала. Общая длина причальной линии составляет 628,2 м.

САХАЛИН

НА САХАЛИНЕ НАЧАЛАСЬ
МОДЕРНИЗАЦИЯ ПОРТА КОРСАКОВ

Через три года порт станет международным логистическим хабом.

Губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко дал официальный старт работам по модернизации морского порта Корсаков.

«Совместно с представителями бизнеса и федеральной власти дал официальный старт работам по модернизации Корсаковского морского порта. Этот объект имеет стратегическое значение для развития не только района, но и всей Сахалинской области. После окончания работ Корсаковский порт станет основой для международного логистического хаба. Уже сейчас нам удалось добиться его включения в состав Северного морского пути. Первое судно по этому маршруту мы примем со дня на день», — написал глава региона в своем Telegram-канале.

Он также добавил, что будущее региона связано «в первую очередь с развитием логистики, и «появление современных портов даст импульс развитию промышленности и новых производств».

На территории порта подрядчик планирует отремонтировать и модернизировать парк специализированной портовой техники, провести реконструкцию причалов, зон хранения грузов и подходов путей.

Как рассказал главный инженер ФГУП «Нацрыбресурс», в течение месяца будут завершены работы по демонтажу причальных набережных и стенок.

«Рыбный порт будет представлять большую причальную стенку, 800 погонных метров с двумя большими причалами. Первый будет взят за основу. Он будет шире и длиннее на 70 м. И здесь будет также установлен пункт пропу-



Фото с сайта правительства Сахалина

ска, рыбаки смогут сюда заходить и разгружаться. И будет второй современный причал. Кроме новых конструкций, мы сделаем глубину дна порядка 9 м и выше. Соответственно, новые рыболовецкие суда могут приходиться с 2026 года, швартоваться, разгружать свою рыбу», — приводятся слова Михаила Степанова.

Для стабильного обслуживания судов необходимо выполнить капитальный ремонт причалов № 1, 2 и 3 Южного пирса и построить гидротехнические сооружения, которые должны соответствовать нормативным стандартам, иметь ливневую канализацию и возможность подключения берегового электропитания. Запланирован и капитальный ремонт автомобильного моста.

Подрядчиком реализации проекта «Реконструкция Южного грузового района» выступает ОАО «Мостострой-11». Сроки окончания работ — через 25 месяцев.

В Корсакове также планируют создать международный

контейнерный терминал, верфь по строительству судов из композитных материалов, мощности по хранению рыбы и морепродуктов. На реконструкцию «Рыбного порта» уйдет 6,6 млрд рублей из федерального бюджета. За счет этих средств грузооборот должен вырасти со 150 тыс. до 400 тыс. тонн рыбной продукции.

Планируется, что модернизация морского порта Корсаков займет около трех лет. К развитию порта подключилось ООО «Логин Дело» (принадлежит основателю группы компаний «Дело» Сергею Шишкареву), которое в 2024 году приобрело 64,26% акций АО «Корсаковский морской торговый порт». Кроме того, из федерального бюджета в 2024–2027 годах будет выделено 32,6 млрд рублей на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морпорта, принадлежащих ФГУП «Национальные рыбные ресурсы» и ФГУП «Росморпорт».

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

С ДОРОГ — НА РЕКУ

В Алтайском крае в навигацию 2024 года по рекам перевезут более 1 млн тонн грузов.

С начала навигации 2024 года в Алтайском крае речным транспортом перевезено более 900 тыс. тонн грузов. До конца навигационного периода планируется достичь показателя в 1,2 млн тонн.

Напомним, последние два года речные грузоперевозки в регионе в навигацию превышали 1 млн тонн.

На ВВП региона проводится комплекс путевых работ, включая дноуглубительные и землечерпательные, а также содержание береговой плавучей обстановки и изыскательские мероприятия. Это позволяет обеспечить необходимую глубину для движения груженых судов на реках Обь, Бия и Катунь. Министр транспорта региона Антон Воронов отметил, что благодаря таким действиям ежедневно происходит переориентирование более 350 единиц круп-

ногабаритного транспорта с автодорог региона на реку. Он поручил «Алтайавтодору» подготовить совместно с краевыми дорожно-строительными предприятиями информацию о планах работ на 2025–2027 годы,

а судовладельцам — провести анализ транспортировки грузов.

За счет соглашения между правительством Алтайского края и Росморречфлотом о сотрудничестве по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта увеличены гарантированные габариты судового хода на нескольких участках рек Бия, Катунь, Обь, дополнительно



Фото с сайта правительства Алтайского края

восстановлена перевалка грузов внутреннего водного транспорта в Усть-Пристанском, Калманском, Шелаболихинском районах. Для роста речных грузоперевозок по решению сторон будет подготовлен проект соглашения о предоставлении в 2025 году субсидии на финансирование расходных обязательств в части содержания судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей (ВВП).



24–25 СЕНТЯБРЯ 2024 ГОДА В МОСКВЕ СОСТОИТСЯ II ВСЕРОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ КОНГРЕСС

Мероприятие пройдет при поддержке правительства Российской Федерации, министерства промышленности и торговли Российской Федерации, министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта, ФГУП «Росморпорт», Российской палаты судоходства и Ассоциации морских торговых портов.

Титульным партнером выступает ГК «Росатом», стратегическим партнером — Корпорация Морского Приборостроения. Партнеры деловой программы — ФАУ «Российский морской регистр судоходства», АО «Объединенная судостроительная корпорация» и ООО «Винета». Конгресс состоится в Центре международной торговли (Конгресс-центр ЦМТ), где проходят мероприятия самого высокого международного уровня.

Всероссийский Морской конгресс — компетентная площадка для обсуждения наиболее актуальных вопросов функционирования отрасли морского и речного транспорта России в условиях укрепления суверенитета страны и создания нового многополярного мира. Это уникальная платформа для развития деловых контактов, обмена опытом и презентации возможностей организаций морской индустрии.

Основные задачи мероприятия — популяризация крупнейших морских регионов России и укрепление межрегиональной кооперации, развитие транспортного и промышленного сотрудничества предприятий всех субъектов РФ, создание благоприятных условий для работы с дружественными странами, обсуждение самых

острых проблем морской индустрии и выработка эффективных решений.

Первый Всероссийский Морской конгресс проходил в Москве с 3 по 4 октября 2022 года. Его посетили 1500 уникальных участников из 82 субъектов РФ и 24 стран мира. Деловая программа, организованная при поддержке 10 партнеров, включала 22 сессии, пресс-конференцию и деловой завтрак. В течение двух дней выступили 230 спикеров. Также на площадке конгресса разместилась выставочная экспозиция общей площадью 1650 кв. м, на ней было представлено 35 экспонентов.

Деловая и выставочная программа II Всероссийского Морского конгресса станет еще масштабнее. Ожидается более 2000 участников, в том числе более 300 первых лиц ведущих компаний морской отрасли и более 150 иностранных делегатов из 15 стран мира: Турции, Китая, Индии, Вьетнама, Ирана, Мьянмы, ОАЭ, Малайзии, Беларуси, Казахстана, Туркменистана, Азербайджана и др.

Большую часть аудитории составят производители и поставщики морского оборудования, представители судостроительных и судоремонтных предпри-

ятий. Также в работе конгресса примут участие руководители и специалисты портов, судоходных, промысловых и транспортно-логистических компаний, конструкторских бюро, проектных, научных и образовательных организаций. В числе ключевых участников — ФГУП «Росморпорт», ПАО «Совкомфлот», ООО «ВодоходЪ», АО «Совфрахт», ООО «Газпром флот», ПАО «ДВМП», ПАО «Московское речное пароходство», ПАО «Ленское объединенное речное пароходство», АО «Роснефтефлот», ФГУП «Атомфлот», АО «ГТЛК», ФГУП «Крыловский государственный научный центр», АО «Судостроительная корпорация «АкБарс», АО «Центр технологии судостроения и судоремонта», ФГУП «Гидрографическое предприятие», ООО «Нева Тревел Компани», ООО «СРП Преголь», АО «ЦНИИМФ», многопрофильная ИТ-компания Sitronics Group и другие лидеры рынка.

В фокусе внимания конгресса — стремительное развитие пассажирского флота, который в последнее время переживает период расцвета. В частности, на реальных кейсах будет рассматриваться положительный опыт Москвы в сфере перевозок электросудами,

который уже начинает применяться и может быть еще более широко востребован в других регионах России.

Пленарное заседание «Морская индустрия России: перезагрузка для движения вперед» будет посвящено приоритетам морской политики России с учетом новых вызовов.

Всего запланировано более 25 деловых мероприятий с участием свыше 200 спикеров — ведущих экспертов отрасли. Тематика сессий учитывает современную повестку и будет охватывать широкий спектр наиболее актуальных вопросов, начиная от обновления флота в контексте технологического суверенитета и заканчивая цифровизацией отрасли.

Особого внимания заслуживают международные бизнес-диалоги «Россия — Китай», «Россия — Индия», которые пройдут в очном формате с участием российских и зарубежных экспертов. Партнеры конгресса проведут деловые завтраки для своих гостей и ряд закрытых заседаний.

Посетителям будет представлена выставочная экспозиция с участием ведущих предприятий с проектами производства гражданских судов различного назначения. Формируется состав экспонентов из логистических,

судоходных, судостроительных и судоремонтных компаний.

На площадке конгресса по традиции пройдут церемонии подписания соглашений. Планируется проведение пресс-конференции и ряда пресс-подходов.

На протяжении двух дней будет работать Центр деловых контактов. Участники смогут самостоятельно назначать деловые встречи через официальное мобильное приложение конгресса. По опыту предыдущих мероприятий, это востребованная опция, которой активно пользуются как российские, так и иностранные делегаты. В мобильном приложении также доступна подробная деловая программа, описание всех экспонентов и партнеров конгресса, план выставки, новости и другая полезная информация на русском и английском языке. Для комфортного общения предусмотрена лаундж-зона для делегатов, а также два бизнес-зала для VIP-участников.

В рамках культурной программы запланирован вечерний прием с награждением партнеров, который состоится в Radisson Slavyanskaya Hotel.

Место проведения: г. Москва,
Краснопресненская наб., д. 12,
подъезд 4 (Конгресс-центр ЦМТ)

Реклама



МОРСКОЙ КОНГРЕСС

II Всероссийский Морской конгресс

24-25
СЕНТЯБРЯ 2024
МОСКВА
Конгресс-центр
ЦМТ



АУДИТОРИЯ

- > 2000 участников из 15 стран
- > 300 VIP-персон первые лица ведущих компаний морской отрасли
- > 150 иностранных участников



ДЕЛОВАЯ ПРОГРАММА

- > 25 мероприятий
- > 200 спикеров-экспертов отрасли
- международные бизнес-диалоги
- онлайн-трансляции



ВЫСТАВКА

- 3000 м² выставочной площади
- презентации проектов и демонстрация продукции



СПЕЦИАЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

- пресс-конференция
- деловые завтраки
- закрытые заседания
- церемонии подписания соглашений
- Центр деловых контактов
- Вечерний прием

ТИТУЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ:

КОРПОРАЦИЯ
МОРСКОГО
ПРИБОРОСТРОЕНИЯmsk.nevacongress.com

ИЗ ПРОШЛОГО В БУДУЩЕЕ

Северско-Донецкой шлюзованной системе исполнилось 110 лет.



Фото ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация»

Северско-Донецкая шлюзованная система — одна из старейших гидротехнических систем России. В этом году ей исполнилось 110 лет. Построенная в начале прошлого века, в период бурного роста угольной промышленности Донбасса, система являлась образцом инженерной мысли.

ИСТОРИЯ ПРОЕКТА

В конце XIX века река Северский Донец являлась единственной крупной водной системой, через которую можно было напрямую осуществлять вывоз каменного угля Донбасса в регионы Азово-Черноморского бассейна. Но водный режим реки не соответ-

ствовал возросшим требованиям к условиям судоходства. В результате возникла необходимость проведения специальных работ по преобразованию нижнего и среднего течения реки. Первоначально предполагалось ограничиться землечерпальными работами, но обустройству постоянного судового хода препятствовали маловодные участки реки. В 1903 году был одобрен проект шлюзования, разработанный под руководством Нестора Пузырев-

ского. Средства на строительство первой очереди Северско-Донецкой шлюзованной системы — от устья до станции Гундоровской, с семью шлюзами и разборными плотинами системы Пуаре — были отпущены царским указом в 1910 году. Год спустя начались строительные работы. Начальником работ по шлюзованию Северского Донца был назначен действительный статский советник, инженер путей сообщения Франц Левандовский.

Основные работы были завершены к осени 1913 года. Торжественное открытие Северско-Донецкой шлюзованной системы состоялось 5 июля 1914 года на шлюзе № 7 у хутора Красного в присутствии министра путей сообщения Российской Империи, статс-секретаря Сергея Рухлова. В 15 часов 30 минут судоходство на Северско-Донецком водном пути торжественно открыл пароход «Хопер», принадлежавший министерству путей сообщения. Общие затраты на строительство составили более 5 миллионов полновесных «царских» рублей.

Однако дальнейшее развитие Северско-Донецкой шлюзованной системы прекратилось в результате начавшейся Первой мировой войны. В период Великой Отечественной все гидроузлы на реке были частично взорваны. Поэтому после освобождения Ростовской области от немецко-фашистских захватчиков в 1943 году была проделана большая работа по восстановлению гидротехнических сооружений.

«В нашей стране не так много гидротехнических объектов такого возраста. Но самое главное, что система не просто сохранилась, она продолжает успешно функционировать. Северский Донец играет важную роль в жизнеобеспечении и развитии промышленного комплекса Ростовской области и новых регионов России. Это главный источник воды для приречных населенных пунктов и ирригационно-мелиоративных агросистем. А за всем этим, безусловно, стоит самоотверженный труд донских

гидротехников», — считает председатель совета ассоциации «Водный транспорт Дона» Александр Огарев.

ГИДРОУЗЛЫ В ЛИЦАХ

Семейные династии — не редкость для донских гидротехников. Так, коллектив гидроузла № 6 (расположен рядом с хутором Нижнесазонов) состоит всего из 5 человек, четверо из которых — члены одной семьи Немтыревых-Борисовых. Василий Немтырев проработал на гидроузле с 1976 по 2013 год. Здесь же, в период с 1985 по 2009 год, трудилась и его жена Ольга. Сейчас гидроузел возглавляет их сын — Эдуард Немтырев, а в должности осмотра работы их дочь — Анжелика Борисова.

«Можно сказать, что я выросла на гидроузле, поскольку отец

поступил на работу своего отца Ивана Владимировича, который 30 лет своей жизни посвятил гидроузлу. В 1997 году на объект пришла и супруга Игоря Ивановича — Елена.

На гидроузле № 5 работает продолжателем династии Рыбниковых — Алексей Олегович, который начал свой путь речника мостовщиком, а с 2017 года является начальником вахты. Его мать Елена Валентиновна и отец Олег Александрович в свое время тоже трудились здесь. Общий стаж семьи — 78 лет.

СИСТЕМА В НАШИ ДНИ

Из-за переориентации грузов на другие виды транспорта сегодня судоходство по реке Северский Донец сложно назвать интенсивным. За навигацию осуществляется несколько десятков шлюзований,



Фото «Водного транспорта»

большую часть жизни работал именно здесь. Когда окончила школу в 1991 году, меня сразу приняли сюда на работу. Тогда были тяжелые годы, трудоустроиться сложно, а здесь все родное, знакомое. Сейчас здесь работают мой брат и сын», — пояснила Анжелика Борисова.

Начальник гидроузла № 7 (расположен в районе хутора Верхнекрасный) Евгений Полонский работает на объекте с 2000 года, начав свою трудовую деятельность осмотрами. Сегодня здесь же работает и его сын — Дмитрий Полонский.

«Я сам родился здесь, на этих берегах. Пришел в начале нулевых, и вот уже почти 25 лет работаю на гидроузле. Начальником стал в 2014-м. Коллектив у нас порядка 8–10 человек. В навигацию отвечаем за эксплуатацию гидроузла, в зимнее время проводим профилактический ремонт оборудования», — рассказал Евгений Полонский.

Общий трудовой стаж семьи Землиных с гидроузла № 5 (хутор Дядин) — 87 лет. Игорь Землин работает здесь с 1994 года, пройдя путь от осмотрами и механика до начальника гидроузла. На этом

а большая часть судов, проходящих здесь, — это технический флот. Тем не менее в настоящее время значение Северско-Донецкой шлюзованной системы начало возрастать, а ее эксплуатация расширяется. Так, система призвана поддерживать напор воды для хозяйственной деятельности новых регионов России — Луганской и Донецкой народных республик. Кроме того, существуют перспективы возрождения туристических программ с участием прогулочного флота.

«Будущее Северско-Донецкой шлюзованной системы, помимо грузоперевозок между регионами нашей страны, связано с развитием туризма и возрождением пассажирских перевозок судами на подводных крыльях. И наша основная задача для реализации этого — сохранить построенную предками уникальную гидротехническую воднотранспортную систему и передать ее в работоспособном состоянии следующему поколению российских водников», — считает руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев.

Кристина Ткачева



Фото «Водного транспорта»

Качественное исполнение работ при строительстве дало возможность в течение 110 лет силами нескольких поколений донских гидротехников поддерживать объекты в рабочем состоянии. В честь юбилейной даты руководство ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» провело встречи со специалистами, обслуживающими гидроузлы, и вручило сотрудникам награды от министерства транспорта России и Росморречфлота.

Качественное исполнение работ при строительстве дало возможность в течение 110 лет силами нескольких поколений донских гидротехников поддерживать объекты в рабочем состоянии. В честь юбилейной даты руководство ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» провело встречи со специалистами, обслуживающими гидроузлы, и вручило сотрудникам награды от министерства транспорта России и Росморречфлота.

Качественное исполнение работ при строительстве дало возможность в течение 110 лет силами нескольких поколений донских гидротехников поддерживать объекты в рабочем состоянии. В честь юбилейной даты руководство ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» провело встречи со специалистами, обслуживающими гидроузлы, и вручило сотрудникам награды от министерства транспорта России и Росморречфлота.



Фото «Водного транспорта»



Фото «Водного транспорта»



СОТРУДНИЧЕСТВО



Фото предоставлено пресс-службой «Глобал Портс»

И ТЕОРИЯ, И ПРАКТИКА

Университет им. Макарова и «Глобал Портс» начнут совместно готовить специалистов портовой отрасли.

Стивидорный холдинг «Глобал Портс» (входит в группу компаний «Дело») и ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова заключили сетевой договор о сотрудничестве для совместной подготовки специалистов портовой отрасли.

Документ подписали директор по персоналу «Глобал Портс» Яков Федоренко и ректор вуза Сергей Барышников.

Стороны объединяют усилия в обучении учащихся трех образовательных профилей: «Организация перевозок и управление на водном транспорте», «Управление водными и мультимодальными перевозками» и «Эксплуатация перегрузочного оборудования портов и транспортных терминалов».

Отмечается, что обучающиеся «Макаровки» с осени 2024 года начнут регулярные занятия на терминале «Петролеспорт», а в будущем, возможно, и на других площадках холдинга в Санкт-Петербурге и Ленинградской области.

Студенты в реальных производственных условиях и в сопровождении экспертов «Глобал Портс» будут изучать особенности обработки и хранения разных видов грузов, знакомиться с портовым оборудованием и спецтехникой, взаимодействием морского терминала и государственных контрольных органов, документооборотом и электронными сервисами.

По словам Якова Федоренко, формат, когда университеты и компании реального сектора экономики

объединяют усилия, выгоден для всех. «Для работодателя — это готовый кадровый резерв из молодых специалистов, для вуза — способ усилить практическую составляющую образовательного процесса, а для студентов — возможность будущего трудоустройства», — подчеркнул представитель «Глобал Портс», добавив, что холдинг имеет долгий опыт такого сотрудничества с университетом.

Старшекурсники «Макаровки» ежегодно проходят производственную практику на петербургских терминалах «Глобал Портс», а сотрудники компании регулярно проводят для студентов профориентационные занятия и семинары. За 8 месяцев 2024 года стажировки в холдинге прошли 50 студентов.

КОЛЛЕДЖ ГУМРФ



Фото предоставлено ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

ВОДОХОДНЫЕ ЗНАНИЯ

Компания «ВодоходЪ» организует лекции и занятия в колледже ГУМРФ.

В колледже Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) в Санкт-Петербурге открылась брендированная аудитория компании ООО «ВодоходЪ». В ней будут проходить лекционные и практические занятия по теме «Управление судном и мореходной астрономией», сообщает пресс-служба вуза.

Проект реализован в рамках многолетнего сотрудничества учебного заведения и компании.

Как отметил на церемонии председатель совета директоров ООО «ВодоходЪ» и председатель попечительского совета ГУМРФ

Виктор Олерский, для того чтобы образовательный процесс был максимально эффективен, исключительно важна его связь с практикой, с возможностью не только получить знания, но как можно скорее применить их в реальных условиях. Он также сообщил, что компания привлекает преподавательский состав и курсантов колледжа к практической работе. Курсанты имеют возможность пройти практику на теплоходах компании, а теперь знакомство с перспективным местом работы начнется с занятий в брендированной аудитории.

ОБРАЗОВАНИЕ

ЕЩЕ БОЛЬШЕ СПЕЦИАЛИСТОВ

В институте ДПО «Макаровки» самой востребованной по итогам первого полугодия 2024 года стала подготовка инженеров.

Институт дополнительного профессионального образования (ДПО) ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова подвел итоги работы в первом полугодии 2024 года.

Из всех подразделений института наибольшую динамику роста (82%) показал учебный центр ДПО инженеров, который осуществляет повышение квалификации инженерно-технического состава предприятий, эксплуатирующих двигатели внутреннего сгорания,

производящих диагностику, ремонт и техническое обслуживание систем энергетики, включая судовую. Весной «Макаровка» ввела в эксплуатацию новые лаборатории и учебные классы по судоремонту, оснащенные современными двигателями и измерительными приборами, что привлекло новых корпоративных заказчиков.

Наибольшую динамику среди подразделений ДПО филиалов, реализующих программы института ДПО, показал учебно-тренажерный

центр Беломорско-Онежского филиала университета. Рост объемов подготовки моряков в Петрозаводске по сравнению с первым полугодием 2023 года составил 194%.

В филиале в течение последних пяти лет при поддержке головного вуза создавался центр, осуществляющий большинство требуемых для дипломирования моряков программ тренажерной подготовки согласно положениям Конвенции ПДНВ и требованиям Минтранса России. Это явилось триггером стремительного роста числа обучаемых. Теперь морякам, проживающим в Республике Карелии, нет необходимости ездить в Санкт-Петербург, они могут проходить обучение и получать «макаровские» документы в Петрозаводске.

Важным событием в работе института ДПО в первом полугодии 2024 года стало открытие в Санкт-Петербурге первого в России полномасштабного тре-

нажера для подготовки членов экипажей судов по использованию спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения.

Впервые в отечественной практике морского тренажеростроения осуществлена комбинация натурального тренажера реальной спасательной шлюпки, смонтированной на динамической подвижной платформе с шестью степенями свободы, и компьютерного навигационного симулятора. Такая технология является абсолютной новацией не только в Российской Федерации, но и имеет лишь несколько неполных аналогов в мире.

Морской учебно-тренажерный центр «Макаровки» планирует приступить к подготовке экипа-

жей судов на новом тренажере осенью 2024 года.

Также Морской УТЦ подтвердил отраслевое лидерство в области подготовки персонала для работы на морском шельфе: в июне в сотрудничестве с давним промышленным партнером — компанией «Навис» — был организован семинар по использованию систем динамического позиционирования. В семинаре приняло участие около 100 представителей судоходных компаний, предприятий, эксплуатирующих буровые установки, организаций-производителей судового оборудования, конструкторских бюро, судостроительных верфей и крьюинговых агентств, преподаватели и курсанты «Макаровки».



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ