



# ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



**В РОССИИ  
ПОЯВИТСЯ ЗАКОН  
«О СУДОСТРОЕНИИ»**  
СТР. 2



**СОВМЕСТНАЯ РАБОТА  
ПРОДОЛЖАЕТСЯ**  
СТР. 2



**ОСК МЕНЯЕТ  
«СЕВЕРНУЮ ВЕРФЬ»**  
СТР. 4



**ЦИФРОВОЙ ПЕРВЕНЕЦ  
НОВОГО ГОДА**  
СТР. 6



**И ПО РЕКЕ, И ПО МОРЮ**  
СТР. 8



**«ЛЕДОВЫЙ СЕМИНАР»  
В МАКАРОВКЕ**  
СТР. 12



Фото Дмитрия Лобусова, ФГУП «Атомфлот»

## АТОМНОЕ СЕРДЦЕ АРКТИКИ

Уникальному и единственному в мире гражданскому атомному ледокольному флоту исполнилось 65 лет.

Северный морской путь (СМП) был и остается перспективным транспортным маршрутом, обладающим значимым потенциалом как для мировой, так и для национальной экономики. Общеизвестный факт, что использование СМП позволяет сократить время на перевозку между Европой и Азией по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. С учетом национальных интересов, в том числе в области обеспечения национальной безопасности и экономической стабильности, геополитическая значимость сохранения лидирующих позиций России в Арктическом регионе за последние несколько лет многократно возросла. И, несомненно, без ледокольного флота, в особенности атомного, развитие Северного морского пути в качестве безопасной конкурентоспособной на мировом рынке транспортной магистрали было бы невысказано.

История российского атомного ледокольного флота ведет свой отсчет с 3 декабря 1959 года, когда состоялась церемония поднятия государственного флага на первом в мире атомном ледоколе «Ленин». Страна, экономика которой только устойчиво встала на мирные рельсы, совершила научно-технологический прорыв. Впоследствии именно эта дата стала Днем атомного ледокольного флота России.

Атомный ледокол «Ленин» был построен на Адмиралтейском заводе за 3 года и 3 месяца, его проектантом выступило Ленин-

градское ЦКБ-15 (впоследствии ЦКБ «Айсберг»).

Первое в мире гражданское судно с ядерной энергетической установкой стало еще и плавучей лабораторией, и главным морским университетом для более 8 тысяч моряков. За 30 лет эксплуатации, что на 5 лет больше проектного срока, атомоход «Ленин» провел во льдах Арктики 3741 транспортное и ледокольное судно, им пройдено 654 400 морских миль (в том числе 563 600 — во льдах), что в наглядном переводе составляет 30 кругосветных плаваний по экватору. Результаты его эксплуатации позволили кардинально пересмотреть вопрос о расширении сроков навигации и значительном увеличении объемов грузооборота на трассе СМП. Атомные ледоколы открыли новую эру в освоении Арктики.

В 2008 году ФГУП «Атомфлот» вошло в состав ГК «Росатом». С 28 августа 2008 года ему переданы суда с ядерной энергетической

установкой и суда атомного технологического обслуживания.

В состав атомного ледокольного флота ФГУП «Атомфлот» в настоящее время входят 7 ледоколов — головной универсальный атомный ледокол «Арктика» (проекта 22220), первый серийный универсальный атомный ледокол «Сибирь», второй серийный универсальный атомный ледокол «Урал» мощностью 81 тыс. л.с., два атомных ледокола мощностью 75 тыс. л.с. («Ямал», «50 лет Победы»), два ледокола мощностью около 50 тыс. л.с. («Таймыр», «Вайгач») — и атомный контейнеровоз «Севморпуть», мощностью 40 тыс. л.с.

Помимо атомного ледокольного флота, Росатомфлот оперирует судами атомно-технологического обслуживания, а также судами портового флота, предназначенными для обеспечения работы в акватории порта Сабетта. Это буксиры ледового класса «Пур»

и «Тамбей», ледокольные буксиры «Юрибей» и «Надым» и портовый ледокол «Обь».

В 2018 году правительство РФ наделило Росатом полномочиями инфраструктурного оператора Северного морского пути. Корпорация курирует федеральный проект «Развитие Северного морского пути», а также участвует в реализации плана развития Северного морского пути до 2035 года и инициативы социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года «Круглогодичный Северный морской путь», утвержденной распоряжением правительства РФ.

Одна из стратегических целей госкорпорации «Росатом» — сделать Севморпуть эффективной транспортной артерией, связывающей Европу, Россию и Азиатско-Тихоокеанский регион. Сейчас разрабатывается федеральный проект по развитию Большого Северного морского пути — транспортный коридор от Санкт-Петербурга и Калининграда до Владивостока.

В 2024 году ожидается очередной рекорд грузоперевозок по Севморпути. Он превысит показатели предыдущего года (в 2023 г. — 36,3 млн тонн). К логистической артерии СМП проявляют интерес многие зарубежные страны, в их числе Китай, Индия, ОАЭ.

Важнейшая задача на ближайшие годы — обеспечить круглогодичную навигацию по СМП, с этой целью по заказу Росатома ведется строительство новых атомных ледоколов.



Фото с сайта ФГУП «Атомфлот»





## СУДОСТРОЕНИЕ



Фото из Telegram-канала ОСК

В РОССИИ ПОЯВИТСЯ  
ЗАКОН «О СУДОСТРОЕНИИ»

К разработке планируется привлечь ОСК, СК «Ак Барс», Росатом, Курчатовский институт и Регистр.

Новый федеральный закон «О судостроении» планируется разработать и принять в 2025 году. Сейчас образована временная межведомственная рабочая группа по разработке проекта документа, ее руководителем назначен начальник управления президента по вопросам национальной морской политики Сергей Вахруков.

В 2024 году должно быть готово техническое задание на разработку законопроекта, а в 2025-м планируется разработка концепции документа, его согласование федеральными органами власти и внесение в Госдуму. В частности, окончательная редакция должна быть представлена к июлю 2025 года, а осенью проект поступит на рассмотрение Морской коллегии. Депутаты нижней палаты парламента будут рассматривать

законопроект в ноябре — декабре 2025 года.

Предполагается, что ответственным федеральным органом исполнительной власти станет министерство промышленности и торговли РФ, а участниками разработки будут Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), судостроительная корпорация «Ак Барс», АО «Центр технологии судостроения и судоремонта» (ЦТСС) и Санкт-Петербургский государственный морской технический университет (СПбГМТУ). Финансирование под создание законопроекта пока не определено. Ожидается, что средства будут направлены как из бюджетных, так и из внебюджетных источников (ОСК и СК «Ак Барс»).

В новый закон войдут 12 блоков, включая: правила корабле-

строения и гражданского судостроения с использованием средств бюджетной системы; инфраструктура судостроения, в том числе федеральный реестр организаций судостроения; ценообразование, инвестиции и рентабельность; судостроительный контракт и промышленная кооперация; судоремонт и утилизация; государственные информационные системы обеспечения судостроения.

К разработке отдельных глав предлагается привлечь Росатом, Курчатовский институт и Российский морской регистр судоходства (РС).

В настоящее время работа судостроительной промышленности регулируется федеральным законом № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации».

## СОТРУДНИЧЕСТВО

## СОВМЕСТНАЯ РАБОТА ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Российская палата судоходства и Росморречфлот будут способствовать эффективной политике в сфере водного транспорта.

Росморречфлот и Российская палата судоходства подписали соглашение о сотрудничестве в сфере морского и внутреннего водного транспорта. Взаимодействие направлено на создание благоприятных условий для безопасной и эффективной работы российского флота на морских и внутренних водных путях, развитие грузовых и пассажирских перевозок и морской и речной инфраструктуры, сообщает пресс-служба федерального агентства.

Подписи под документом поставили руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко и президент Российской палаты судоходства Алексей Клявин.

Сотрудничество предусматривает учет потребностей, интересов, прав и обязанностей организаций отрасли при реализации государственной политики в области морского и речного транспорта. Документ обеспечит повышение качества оказываемых государственных услуг, будет способствовать устранению административных барьеров и повышению уровня конкурентоспособности морского и внутреннего водного транспорта.



Фото с сайта Росморречфлота

Соглашение заключено сроком на 5 лет взамен ранее действующего документа. В настоящее время в состав Российской палаты судоходства входят 92 организации морского и речного транспорта, в том числе 60 судоходных компаний.

## МИНТРАНС

МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ  
УПРОСТИТЬ  
РЕГИСТРАЦИЮ СУДОВ

Подготовлены соответствующие поправки в законодательство.



Фото «Водного транспорта»

Минтранс России намерен сократить срок регистрации морских и речных судов с десяти до трех дней. Об этом в ходе «Транспортной недели — 2024» сообщил заместитель министра транспорта России Александр Пошивай. По его словам, подготовлен проект федерального закона, который предусматривает сокращение списка необходимых для этого судовых документов. Из него предлагается исключить машинный журнал, разрешение на судовую радиостанцию и судовое санитарное свидетельство о праве плавания.

Законопроектом также определяются идентифицирующие признаки судна при первичной регистрации: номер ИМО; наи-

менованное судостроительной верфи, место и год постройки; тип и назначение судна, район его плавания; основные технические характеристики.

«Мы сейчас выходим на сокращение сроков регистрации судов с 10 существующих до трех дней, что, по мнению судовладельцев, является большим подспорьем в их работе», — сказал Александр Пошивай.



Фото с сайта Росморпорта

## СЕВМОРПУТЬ

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ  
РЕШЕНИЕ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ

Поднят вопрос о создании оператора балкерного флота.



Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»

Советник президента РФ Игорь Левитин в ходе заседания комиссии Госсовета по направлению «Северный морской путь и Арктика» предложил создать для работы на Севморпути (СМП) оператора балкерного флота.

«Наша задача на этом этапе — сделать перевозчика с балкерным флотом, контейнеровозами. И сегодня такая возможность есть. У Росатома есть ряд крупных логистических компаний, которые могут эти грузы перевозить», — сказал Игорь Левитин. Он добавил, что необходимо

обеспечить международный транзит по СМП. «Задача, одна из важнейших, я считаю, — обеспечить международный транзит на Северном морском пути. Тогда мы сможем сказать, что международный транспортный коридор СМП состоялся», — отметил Игорь Левитин.

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



## БУНКЕРОВКА

## БУНКЕРОВКА НА ДОРАБОТКЕ



Фото ООО «Морской Траст»

Профессиональное сообщество обсуждает законопроект о реестре поставщиков бункерного топлива, внесенный в Госдуму.

Торгово-промышленная палата РФ (ТПП РФ) предлагает доработать законопроект о деятельности поставщиков бункерного топлива, внесенный в Госдуму. Предложения, выработанные вместе с профессиональным сообществом, уже направлены в комитет Госдумы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры.

Как отметил вице-президент ТПП РФ Вадим Чубаров, в законо-

проекте не совсем корректно сформулировано понятие «бункеровка судна», которое необоснованно ограничивает деятельность по бункеровке судов рамками морских портов. Этот момент предлагается уточнить. «Ведь бункеровка судов осуществляется также за пределами портов и на внутренних водных путях», — пояснил Вадим Чубаров.

Кроме того, поставщиками бункерного топлива являются не только юридические лица и ин-

дивидуальные предприниматели, осуществляющие бункеровку судов, но и предприниматели, реализующие бункерное топливо и смазочные масла. Поэтому ТПП РФ предложила внести дополнения в законопроект в части определения «поставщиков бункерного топлива».

«По этой же причине в будущий реестр поставщиков бункерного топлива должны включаться сведения не только о поставщиках

бункерного топлива, но и о лицах, осуществляющих реализацию бункерного топлива и смазочных масел», — указал Чубаров.

Также ТПП РФ предложила скорректировать перечень информации, отражаемый в реестре поставщиков бункерного топлива, поскольку бункеровка осуществляется не только с использованием судов, но и с причалов на базе специализированных технических устройств (стендеров), сливо-наливных эстакад, а также напрямую из автомобилей бензовозов. Напомним, в ноябре в Госдуму поступил проект

федерального закона № 771590–8, которым правительство РФ предлагает ввести реестр поставщиков бункерного топлива. Кроме того, законопроектом впервые вводятся определения «бункеровка судна» и «поставщики бункерного топлива», корректируется определение «бункерное топливо».

Как отметили в ТПП, в целом законопроект является важным для сферы поставок бункерного топлива и позволит сформировать нормативную базу для дальнейшей эффективной работы предпринимателей.



Фото ООО «Морской Траст»

## НАЦПРОЕКТЫ

НА РАССМОТРЕНИИ  
У ПРЕЗИДЕНТА

Сформирован нацпроект «Эффективная транспортная система».

Нацпроект «Эффективная транспортная система» передан на рассмотрение президенту.

Министерство транспорта РФ завершило работу над национальным проектом «Эффективная транспортная система». Нацпроект передан на рассмотрение президенту РФ.

Министр транспорта Роман Старовойт отметил, что по нацпроекту планируется реализовать федеральные проекты по развитию Северного морского пути, внутреннего водного транспорта и морских портов.

Отдельно министр отметил, что в части речных перевозок необходимо вернуть на реку транспортировку сыпучих грузов, более активно развивать пассажирские перевозки.

На реализацию планов по нацпроекту «Эффективная транспортная система» до 2030 года будет суммарно предусмотрено около 1 трлн рублей. В том числе в проекте

федерального бюджета на 2025–2027 годы зарезервировано на эти цели более 500 млрд рублей.

Нацпроект будет разделен на 8 федеральных проектов по направлениям транспорта. В частности, федеральный проект «Развитие опорной сети внутренних водных путей» в ближайшую бюджетную трехлетку может получить из бюджета РФ около 40 млрд рублей, федпроект «Развитие опорной сети морских портов» — около 19 млрд рублей. А всего в период 2025–2030 годов на развитие портовой инфраструктуры планируется направить 396 млрд рублей. Из них 369 млрд рублей — это внебюджетные инвестиции. Об этом «Водному транспорту» сообщили в Росморречфлоте.

По новому федпроекту предусмотрено 28 мероприятий в 15 морских портах.



Стоп-кадр трансляции выступления

Зарегистрироваться:



Деловой прием  
Shipping team

Организатор:



PortNews  
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

28 января 2025  
Санкт-Петербург

Партнер:







## СУДОСТРОЕНИЕ

## ЭКСПЕРТНЫЙ ВЗГЛЯД

ОСК считает нужным наращивать приоритетные меры поддержки судостроения.



Фото со страницы ОСК в соцсетях

Российское судостроение находится на этапе глобальной модернизации, дальнейшее развитие требует внедрения крупноблочного строительства, аддитивных технологий и новых материалов, роботизации и цифровизации производственных процессов. В рамках перехода отрасли на технологии Судостроения 4.0 сформирован перечень необходимых мер поддержки финансового и нефинансового характера.

В частности, необходимо наращивать приоритетные меры поддержки, среди которых: увеличение спроса и обеспечение доступа к рынкам, работа по перевооружению верфей и ликвидации дефицита построечных мест, формирование кадрового потенциала. Такое мнение высказал генеральный директор Объединенной судостроительной

корпорации (ОСК) Андрей Пучков на заседании экспертного совета по развитию судостроительной промышленности и морской техники в Государственной Думе. Оно прошло под председательством Андрея Пучкова и главы комитета Госдумы по промышленности и торговле Владимира Гутенева.

Андрей Пучков сообщил, что ОСК перезапускает работу судостроительной отрасли. По его словам, судостроение тесно связано с такими смежными отраслями, как металлургия, двигателестроение, приборостроение, ядерная энергетика и другими, и, по оценке ОСК, одно рабочее место в судостроении создает от 4 до 7 рабочих мест в смежных отраслях. При этом действующая бизнес-модель отрасли не соответствует вызовам, стоящим перед ней, и требуется актуализация перечня стратегиче-

ских инициатив институционального развития.

Владимир Гутенев в свою очередь отметил, что для реализации имеющегося потенциала российских конструкторских бюро и верфей необходимо повышать маржинальность предприятий по гособоронзаказу и привлекать к работе квалифицированные кадры.

В рамках заседания Минпромторг России также представил концепцию федерального проекта «Производство судов и судового оборудования». Как отметил Владимир Гутенев, федпроект будет реализован в том числе для увеличения перевозок по международным транспортным коридорам (МТК) к 2030 году в 1,5 раза по сравнению с 2021 годом.

Кроме того, в рамках нацпроекта «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» в целом предусмотрены мероприятия по ежегодному формированию отраслевого заказа на подготовку кадров, актуализации образовательных программ, открытию новых кафедр в вузах и обновлению лабораторной базы учебных заведений.

В завершение Андрей Пучков и Владимир Гутенев отметили, что экспертный совет должен стать площадкой для выработки и продвижения инновационных и эффективных решений в интересах судостроительной отрасли.

## ЦМКБ «АЛМАЗ»

МОЖЕМ  
БЕЗ ИМПОРТНЫХ  
КОМПОНЕНТОВ

О перспективах применения композитов в судостроении.



Фото с сайта ОСК

Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз» ОСК смогло импортозаместить почти 100% композитных компонентов спроектированных судов. Об этом рассказал главный инженер конструкторского бюро Михаил Алешин на форуме-выставке новых материалов и технологий Amtexpro-2024 в «Сколково».

На мероприятии корпорация представила линейку разработанных конструкторским бюро проектов судов и их компонентов, созданных с использованием полимерных композиционных материалов (ПКМ). Применение комбинированных конструкций в судостроении позволяет добиться повышения эффективности и гибкости производственных и технологических процессов за счет модульности и унификации таких конструкций. В сочетании с принципом «распределенной верфи» также достигаются сокращение сроков строительства, повышение производительности и снижение стоимости итоговой продукции.

«Главная цель применения композитов в судостроении — это уменьшить вес судна, что приведет к увеличению его скорости и повышению КПД. Именно применение комбинированных видов материалов (сталь, алюминий, стеклопластик) дает повышение характеристик по скорости хода и увеличению полезной нагрузки судна. Замечу, что нам удалось почти на 100% импортозаместить компоненты композитов на отечественные материалы», — рассказал главный инженер ЦМКБ «Алмаз» Михаил Алешин.

По его словам, применение полимерных композиционных материалов в гражданском судостроении обеспечивает высокую удельную прочность и жесткость,

низкую теплопроводность (что дает возможность отказаться от изоляции и снизить тепловое поле судна), хорошую звукоизоляцию, радиопоглощение и вибродемпфирование. Антикоррозийные свойства композитов позволяют снизить стоимость техобслуживания судна.

Основные проекты ЦМКБ «Алмаз» ОСК с использованием полимерных композитов условно делятся на две категории. Первая — это суда, полностью создаваемые из ПКМ (катера МЧС, прогулочные суда, высокоскоростные яхты и яхты премиум-класса, рыболовные суда); вторая категория — это надстройки из полимерных композиционных материалов. Такие модульные конструкции устанавливаются на металлический корпус судна и позволяют говорить о комбинированных судах с ПКМ как об отдельном перспективном виде. Говоря о перспективах комбинированного судостроения с применением надстроек из композитов, Михаил Алешин привел в пример возможности ОСК проектировать верхние ярусы надстроек круизных лайнеров и увеличивать высоту надстроек транспортных судов.

ЦМКБ «Алмаз» ОСК начало разработки с применением полимерных композиционных материалов в 2000 году. Сейчас по этим проектам на предприятиях ОСК строятся корабли проекта 20385, самые габаритные в мире тральщики с монолитным корпусом из композиционных материалов проекта 12700, катера для МЧС России. В реализации проектов принимают участие предприятия ОСК: Амурский судостроительный завод (АСЗ), Северная верфь, Средне-Невский судостроительный завод (СНСЗ) и судостроительный завод «Вымпел».

## «СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ»

## ОСК МЕНЯЕТ «СЕВЕРНУЮ ВЕРФЬ»

Обновленный завод сможет строить суда типоразмера Aframax и сопоставимые с ним.



Фото «Водного транспорта»

Реализация проекта по модернизации судостроительного завода ОСК «Северная верфь» должна начаться в конце 2025 года. Об этом заявил генеральный директор ОСК Андрей Пучков в интервью изданию «Коммерсантъ».

По его словам, проект будет готов в полном объеме в первой половине 2025 года, а начать строительство, «если все пойдет без задержек», планируется в конце следующего года.

«Что касается объема инвестиций и сроков реализации, то они будут определены, когда будет готов проект. Если смотреть на опыт коллег на той же «Звезде», НОВАТЭКа, по тому, что последние годы строилось в нашей стране, то мы понимаем, что объем инвестиций в эту площадку из-

меряется сотнями миллиардов», — сказал Андрей Пучков.

Говоря об изменениях с точки зрения производства, гендиректор ОСК отметил, что появится возможность делать крупные насыщенные блоки и собирать их в крупнотоннажные суда. Соответственно изменятся размеры стапельных мест и доков. Обновленная «Северная верфь» ОСК сможет строить суда типо-

размера Aframax и сопоставимые с ним.

Кроме того, ожидается кратное увеличение объема металлообработки. «По этому критерию в результате сделанных инвестиций производственные мощности на «Северной верфи» ОСК увеличатся более чем в десять раз».

Производство также станет в большей степени автоматизированным, добавил Андрей Пучков.



Фото «Водного транспорта»





## СОГЛАШЕНИЯ

## ПЛАНЫ СТАНОВЯТСЯ РЕАЛЬНОСТЬЮ

Росморречфлот подписал соглашения о создании речных хабов еще с тремя регионами.



Фото с сайта Росморречфлота

На «Транспортной неделе — 2024», прошедшей в ноябре в Москве, достигнуты новые договоренности по строительству речных хабов в регионах. Подписано сразу несколько соглашений, и намечены дальнейшие действия, необходимые для развития речных портов и инфраструктуры. Росморречфлот провел отраслевую конференцию «Из реки в море», в которой приняли участие представители федеральных и региональных органов власти, судоходного сообщества, эксперты, члены Общественного совета при Росморречфлоте.

#### ПЕРМСКИЙ КРАЙ, ИРКУТСКАЯ И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТИ

Соглашения о создании мультимодальных логистических центров на базе речных портов подписаны Росморречфлотом с правительствами Пермского края, Иркутской и Московской областей.

С появлением таких перегрузочных комплексов можно будет более активно использовать транзитный потенциал речных артерий, объединить их с автомобильным и железнодорожным транспортом и обеспечить максимальный объем перевалки грузов с наземного на водный транспорт.

Ранее был определен перечень портов, которые имеют доступ к железнодорожным и автомобильным путям.

«С рядом регионов уже проводим анализ существующей инфраструктуры и расчет грузовой базы. Предстоит определить номенклатуру грузов, направления логистических потоков, потребности в дополнительной инфраструктуре, в том числе подъездных железнодорожных путей и автомобильных дорогах. Проекты будут реализованы с привлечением разных источников финансирования, поэтому также произведем оценку общего объема инвестиций и сроков реализации в каждом

регионе», — прокомментировал руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко.

Первым успешным проектом по созданию логистического центра на реке в Росморречфлоте назвали грузовой порт в Татарстане: Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (СММЛЦ) был введен в эксплуатацию в августе 2024 года.

Мультимодальные узлы на базе речных портов должны стать одними из ключевых объектов опорной сети внутренних водных путей (ВВП), создаваемой в рамках нового национального проекта «Эффективная транспортная система».

#### ЯКУТИЯ

Перечень регионов, в которых планируется строительство речных хабов, в дальнейшем будет расширяться.

Так, Росморречфлот присоединяется к реализации проекта по созданию мультимодального

логистического центра в Нижнем Бестяхе (Якутия). Соответствующее соглашение подписано в ходе «Транспортной недели — 2024» между правительством республики и агентством.

Премьер-министр Якутии Кирилл Бычков отметил, что мультимодальный логистический центр в Нижнем Бестяхе соединит железнодорожный, автомобильный, речной транспорт и оптимизирует логистику доставки и транзита грузов. Это существенно повлияет на скорость, цены и качество доставляемой в республику продукции, снизит затраты на доставку грузов. В перспективе будет обеспечен выход на Северный морской путь.

Ожидается, что создание грузового терминала в Нижнем Бестяхе на стыке автомобильных дорог «Лена», «Колыма», «Амга», а также Амуро-Якутской железнодорожной магистрали с внутренними водными путями даст существенный мультипликативный эффект

в решении вопроса транспортной доступности в регионе.

В рамках соглашения в поселке Нижний Бестях запланировано строительство складской и развитие портовой инфраструктуры. Уже ведутся работы по созданию грузового терминала. Его инфраструктура будет включать три причала, три площадки переработки, хранения грузов и склад ГСМ, а также подъездные железнодорожные пути. Частные инвестиции в этот проект составили 1,6 млрд рублей. Полностью сдать объект планируется до 2030 года.

Кроме того, Росморречфлот подписал соглашение с правительством Якутии по развитию местных пассажирских перевозок на внутренних водных путях, включая существующие и перспективные маршруты на реке Лене. Работа по уточнению маршрутной сети пассажирских перевозок и выработке дополнительных мер поддержки проводится по поручению Минтранса России.

*В настоящее время ПАО «ЛОПП» оказывает услуги паромных переправ по маршрутам «Якутск — Нижний Бестях», через реку Амгу по а/д «Амга» в районе п. Бетюнцы. Также пароходство осуществляет перевозку пассажиров и грузов по маршруту Усть-Мая — Эжанцы — Эльдикан — Кюпцы.*



Фото с сайта Минтранса Якутии

## ВВП

## У РОСМОРПОРТА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ РЕЧНОЙ АНАЛОГ

О планах создать новую структуру для развития речных портов на «Транспортной неделе — 2024» сообщил глава Росморречфлота Андрей Тарасенко.

Росморречфлот планирует создать предприятие, которое будет заниматься развитием портовой инфраструктуры на внутренних водных путях (ВВП). Об этом в ходе «Транспортной недели — 2024» сообщил руководитель федерального агентства Андрей Тарасенко.

«Мы хотим создать у себя внутри предприятие... которое будет

заниматься развитием речной портовой системы», — сказал Андрей Тарасенко. Он добавил, что это будет аналог ФГУП «Росморпорт», но для внутренних водных путей (Росморпорт отвечает за объекты федеральной собственности в морских портах).

Новое предприятие сможет решать вопросы, связанные с обеспечением безопасности в портах, дноуглублением подходов к ним, будет выстраивать взаимодействие с заинтересованными сторонами на базе цифровых информационных систем.

Андрей Тарасенко также отметил, что в перспективе возможен выход на формирование отдельного национального проекта по развитию речной портовой инфраструктуры.



Фото с сайта Росморречфлота

## РЕЧНЫЕ ПОРТЫ

ПЕРЕВАЛКА ГРУЗОВ  
ВЫРАСТЕТ НА 20%

Такой результат может быть достигнут в речных портах уже в 2027 году.

Речные порты России за счет создания перегрузочных комплексов смогут увеличить грузоперевалку в 2027 году на 20% — до 151,1 млн тонн. Такими прогнозами поделился



Фото из Telegram-канала Росморречфлота



Фото «Водного транспорта»

руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко. Он напомнил, что Росморречфлот начал реализацию проектов создания перегрузочных комплексов на базе речных портов в ряде регионов для интеграции водного и наземного видов транспорта.

Перспективы развития портов обсуждали на площадке XVIII международного форума и выставки «Транспорт России». Мероприятия состоялись в рамках «Транспортной недели — 2024», которую ежегодно проводит министерство транспорта России.





## ОНЕЖСКИЙ ССЗ



Фотографии с сайта правительства Карелии

ЦИФРОВОЙ ПЕРВЕНЕЦ  
НОВОГО ГОДА

Готовность цифровой верфи Онежского ССЗ превысила 80%.

Строительство первого судна, буксира следового класса, на цифровой верфи Онежского судостроительно-судоремонтного завода в Карелии планируют начать в январе-феврале 2025 года. Сейчас в рамках создания цифрового производства завершаются строительные-монтажные работы, установлена основная часть технологического оборудования, заканчивается прокладка инженерных сетей. Готовность цифровой верфи составляет более 80%.

Блок цехов площадью 26 тыс. кв. м будет обеспечивать практически весь технологический процесс — от заготовки и металлопроката до окраски и комплектации судна. Сейчас здесь идет монтаж и пусконаладка роботизированного комплекса по изготовлению судовых секций.

«Такая линия впервые спроектирована и изготовлена в нашей стране. Она может использоваться во всех отраслях промышленности, где производят металлоконструкции. В составе линии работают портал и два сварочных робота. Портал

оснащен техническим зрением и проводит сканирование изготовленных металлоконструкций», — рассказал директор завода Владимир Майзус.

Большая часть оборудования для цифровой верфи изготовлена на российских предприятиях. Машина плазменной резки — в Красноярске, гидравлический пресс усилием в 400 тонн — в Оренбурге, крановое оборудование — в Обнинске и Краснодаре. «Я проверил: из 68 наименований 61 — отечественного производства. Еще на стадии строительства завода, с учетом санкций, нам пришлось с партнерами замещать импортное оборудование. Раньше его не производили в стране. Сегодня мы научились все вместе это делать», — сказал глава республики Артур Парфенчиков, который проверил ход работ на Онежском ССЗ.

Помимо создания цифровой верфи, на Онежском ССЗ продолжается глубокая модернизация мощностей. В 2025 году здесь приступят ко второй очереди. Проект уже готов и проходит экспертизу.

## НАЦПРОЕКТЫ

## В ПЛАНАХ — БОЛЕЕ ТЫСЯЧИ СУДОВ

В Минпромторге обозначили, что производительность верфей надо повышать.



Фото с сайта Минпромторга России

Судостроительная отрасль России за шесть лет должна по плану передать заказчикам более 1 тыс. судов разного назначения. Об этом в ходе заседания комитета Совета Федерации по экономической политике сообщил министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов. Он уточнил, что строительство примерно 640 судов предусмотрено национальным проектом.

«Нам потребуется расширить возможности по строительству крупнотоннажных судов ледового класса и в целом повысить производительность верфей, которые работают по гражданским заказам во всех акваториях нашей страны. В технологической части отрасли предстоит перейти на отечественное судовое оборудование. Мы над этим уже работаем последние несколько лет, и в ближайшие 2 года уже те работы,

которые мы поставили по НИОКР в предыдущие годы, будут выходить на серию — это узлы, агрегаты и системы, которые раньше у нас не выпускались», — рассказал министр.

Строительство в области транспорта будет реализовываться в рамках национального проекта «Промышленное обеспечение транспортной мобильности». По словам Антона Алиханова, данный проект требует наибольших затрат, так как его реализация позволит обеспечить транспортные потребности регионов и наращивание пассажиро- и грузопотока в стране.

По словам министра, на данный момент завершена основная часть доработки финансового обеспечения национальных проектов, что задает «рамки масштаба и набор мероприятий, которые будут реализовываться».

## «НЕФТЕФЛОТ»

## СТРОЯТ ДЛЯ АРКТИКИ

Спуск головного грузопассажирского судна запланирован на 2026 год.

На судостроительном заводе ЗАО «Нефтефлот» в Самаре идет формирование корпуса арктического грузопассажирского судна проекта PV27.

«На стапеле собирается центральная часть конструкции. После этого судно с помощью переходных телег переедет на новый стапель, строящийся специально для этого проекта. На нем будет достраиваться носовая и кормовая часть, возводиться надстройка. Финальная часть работ — насыщение электрикой

и обстройкой, покраска и долгожданный спуск на воду», — говорится в сообщении пресс-службы предприятия.

На заводе уточнили, что строительство судна идет в контрактных сроках.

Морское грузопассажирское судно проекта PV27 с ледовым классом Arc4 строится по заказу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) в рамках госпрограммы льготного лизинга водного транспорта. Спуск головного судна, строящегося на класс Российского морского

регистра судоходства (РС), со стапеля запланирован в 2026 году. Оно будет оборудовано двухтопливной энергетической установкой, мощность главных двигателей составит 2×1755 кВт, скорость хода — не менее 14 узлов.



Фото предоставлено «Нефтефлотом»



**ГОТОВЬТЕ САНИ ЛЕТОМ.  
ФРАХТУЙТЕ ФЛОТ ЗИМОЙ.**





FESCO

# ИЗ ТАНЗАНИИ И ЮАР В РОССИЮ

Транспортная группа FESCO анонсировала запуск новых сервисов.

FESCO прорабатывает маршруты из Танзании и ЮАР в российские порты. Об этом сообщил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону транспортной группы Герман Маслов.

«Мы открыли сервис из Кении. Также у нас в проработке маршруты из Танзании и ЮАР. Обе эти страны считаем перспективными рынками. Сейчас подходим близко к запуску сервисов. Надеюсь, в ближайшие месяцы будем анонсировать уже возможность для наших клиентов перевозить грузы в эти страны», — рассказал Герман Маслов. По его мнению, такие экзотические направления сегодня

становятся реальностью российских компаний. Герман Маслов уточнил, что компания старается развивать сервисы на разных направлениях, чтобы дать грузоотправителям возможность «как зайти в Россию, так и выйти из России со своими грузами через разные коридоры, а не только Дальний Восток».

Маршрут между Кенией и Россией запущен в ноябре 2024 года на базе фидерного сервиса партнеров. Он соединяет порты Новороссийск и Момбаса, транзитное время составляет ориентировочно 43 дня, в рамках маршрута запланированы заходы в Индию и ОАЭ.



Фото с сайта администрации портов Танзании

КОНТЕЙНЕРЫ



Фото с сайта ГК «Дело»

## ЛУЧШИЙ РЕЗУЛЬТАТ ПО КОНТЕЙНЕРАМ — В ПОРТАХ СЕВЕРО-ЗАПАДА

Аналитику представили транспортная группа FESCO и группа компаний «Дело».

Контейнерный рынок России за десять месяцев 2024 года увеличился на 6,4% по сравнению с прошлым периодом и составил до 5,46 млн TEU. Такую оценку приводят аналитики транспортной группы FESCO.

Импортные перевозки увеличились на 4% — до 2,33 млн TEU, экспортные выросли на 6% — до 1,46 млн TEU. Внутророссийские перевозки показали динамику в 6% — до 1,15 млн TEU, а транзитные железнодорожные перевозки увеличились на 23%, составив 508 тыс. TEU.

«Экспорт через порты Дальнего Востока за отчетный период снизился на 26%. В то же время экспортные контейнерные отправки через порты Северо-Запада России продемонстрировали рост в 46%, через порт Новороссийск отправки выросли на 26%», — говорится в сообщении.

В тот же отчетный период импортные перевозки через российские дальневосточные порты выросли на 12%, через порты Северо-Запада — на 25%, импорт

через порт Новороссийск сократился на 2%. Объемы перевозок через порты Северо-Запада России продолжают оставаться ключевым драйвером роста контейнерного рынка.

В целом, эксперты очень хорошо оценивают динамику в данном сегменте. По прогнозам контейнерооборот портов России в 2024 году возрастет на 12% — до 5,2–5,3 млн TEU.

«Контейнерные перевозки устойчиво растут от года к году. Был спад в 2014, 2018, 2022 годах, но сейчас, в этом году, мы видим позитивную динамику, которая сохранится до конца года. В портах будет перевалено на 12% больше — 5,2–5,3 млн», — сказал председатель совета директоров группы компаний «Дело» Сергей Шишкарев.

По его словам, «это отличный рост». «Если так будет продолжаться, то в 2030 году мы выйдем на 10–12 млн контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте. А это будет очень неплохой результат и для экономики, и для всего транспортного комплекса», — считает глава группы «Дело».

СЕВМОРПУТЬ

## НА СЕВМОРПУТЬ ПРИХОДЯТ НОВЫЕ ГРУЗЫ

Для развития инфраструктуры трассы возводятся современные терминалы и перегрузочные комплексы.

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП) уверенно приближается к 40 млн тонн. Об этом заявил премьер-министр РФ Михаил Мишустин на пленарном заседании XVIII Международного форума «Транспорт России».

«Несколько слов о Северном морском пути. Это один из ключевых приоритетов. Артерия является самым коротким и безопасным маршрутом в сторону государств Азиатско-Тихоокеанского региона. Грузопоток по Северному морскому пути уверенно приближается к 40 млн тонн. Ожидаем, что к концу десятилетия он превысит 100 млн тонн», — сказал председатель правительства.

По его словам, «нужно, чтобы отправителям товаров было удобно пользоваться нашими морскими портами» в Арктике,

и для этого возводятся современные терминалы, перегрузочные комплексы, подходы к ним. «Для надежного обеспечения круглогодичной навигации станем активнее расширять ледокольный флот, в том числе атомный, а также строить вспомогательные и аварийно-спасательные суда. Комплекс всех мер позволит упрочить наше лидерство в Арктике», — сказал премьер.

За счет чего в этом году произошел рост грузоперевозок по Севморпути, рассказали в госкорпорации «Росатом».

«Если говорить, какие компании сделали основной вклад в увеличение грузопотока по Северному морскому пути, то это в первую очередь рост отгрузок компанией «НОВАТЭК» и перенаправление наших отечественных грузов, которые отгружаются из портов Санкт-Петербург и Мурманск, в летне-осенний период на Северной морской путь. Это дало еще прирост порядка 900 тыс. тонн», — сказал глава «Росатома» Владимир Панов.

Он добавил, что сегодня уже можно говорить о рекорде транзитных перевозок по Севморпути, которые достигли 3,08 млн тонн — это примерно на 43% больше, чем в прошлом году.

По прогнозам, по СМП в 2024 году будет перевезено 37,6 млн тонн грузов.



Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»

**MORWENNA**  
Shipping Company

**ЕСТЬ ГРУЗ? БАРЖИ И БУКСИРЫ  
ГОТОВЫ К ПЕРЕВОЗКАМ!**

**37 ЕДИНИЦ**  
ПОРО-понтон и баржи-площадки

**28 ЕДИНИЦ**  
Буксиры, толкачи, АНТС, PSV

**+7 906 718 0000 / chartering@mwshipco.com**





## СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

## ДОСТАВЛЕНО В СРОК

Флот ГК «Ветеран» завез топливо на Камчатку, в Хабаровский край и Магаданскую область.



Фото предоставлено ГК «Ветеран»

Группа компаний «Ветеран» завершила программу северного завоза в Дальневосточном бассейне в летнюю навигацию 2024 года. Суда компании в срок доставили в труднодоступные портопункты Камчатского края (Манилы, Палана, Пахачи) авиационное топливо, а также топливо в Хабаровский край и Магаданскую область для социальных нужд. Три танкера и два баржебуксирных состава общим дедвейтом около 10 тыс. тонн смогли завезти более 35 тыс. тонн топлива.

«В полной мере и в контрактные сроки нами завезено топливо в удаленные поселки Аяно-Чумиканского и Охотского районов в рамках северного завоза для социальных нужд Хабаровского края. Произведена выгрузка и доставка топлива и для предприятий коммунальной энергетики, а также золотодобывающих компаний Северо-Эвенского района Магаданской области. Досрочно в соответствии с контрактом завершён северный экспедиционный завоз по контрактам с Минобороны России», —

рассказал глава компании «Ветеран» Олег Бардовский. Он добавил, что все грузополучатели находятся в портопунктах с ограниченным временем завоза. Выгрузка топлива производилась на необорудованный берег либо с использованием технологии выгрузки по шланголинии (по запатентованному методу ГК «Ветеран»), либо с помощью собственных баржебуксирных составов, построенных специально под такие задачи. «Все суда компании соответствуют экологическим требованиям, имеют документы Российского морского регистра судоходства и квалифицированный личный состав», — подчеркнул глава ГК «Ветеран».

Флот ГК «Ветеран» продолжает работу по доставке горюче-смазочных материалов (ГСМ) по всему Дальневосточному бассейну круглогодично. По программе северного завоза компания работает с 2010 года каждую навигацию.

Компания «Ветеран-Мортранс», которая входит в ГК «Ветеран», является членом Российской палаты судоходства.

## ЕНИСЕЙСКОЕ ПАРОХОДСТВО



Фото предоставлено ООО «Норникель-ЕРП»

Объем грузоперевозок Енисейского речного пароходства на морских участках растет.

## И ПО РЕКЕ, И ПО МОРЮ

Енисейское речное пароходство (ЕРП) в навигацию 2024 года перевезло 3,2 млн тонн грузов, сообщили в пресс-службе ООО «Норникель-ЕРП».

В ходе экспедиционного завоза на реку Подкаменную Тунгуску суда пароходства доставили 19,3 тыс. тонн грузов, в обратном направлении — 11 тыс. тонн. На Нижнюю Тунгуску флот ЕРП завез 23,5 тыс. тонн, включая нефтепродукты и угольное топливо. На Большую Хету в связи с погодными условиями караван судов зашел в этом году лишь 18 июня — с более чем недельным отставанием от среднегодовых сроков. При этом в итоге на Ванкорское и Сузунское месторождения было завезено все запланированное количество грузов — 170 тыс. тонн.

Наибольшую долю — 50% от общего грузооборота предприятия — традиционно занимали перевозки для компаний, входящих в корпоративную структуру «Норникеля», в том числе 1,1 млн тонн песка, добываемого пароходством на Грибановском осередке.

На реке Курейке суда доставили 58 тыс. тонн грузов, в том числе 30 тыс. тонн крупного скальника для реконструкции плотины, в обратном направлении было вывезено

12 тыс. тонн грузов. Еще одним направлением грузоперевозок стала река Хантайка. По ней флот компании доставил 25 тыс. тонн и вывез около 6,5 тыс. тонн.

Помимо этого, в навигацию 2024 года флот Енисейского речного пароходства участвовал в реализации проекта «Восток-Ойл». Для создания новой нефтегазовой инфраструктуры на севере Красноярского края в пункты назначения, расположенные в Енисейском заливе, доставлены крупногабаритное оборудование и спецтехника, трубная и кабельная продукция, горюче-смазочные и стройматериалы, щебень и песок. Отмечается, что в Енисейском заливе работа ведется в условиях морского судоходства, а объем грузоперевозок ЕРП на этом направлении показывает рост. В связи с этим компания увеличивает количество флота на морском участке. В частности, за последние три года 12 судов были модернизированы для работы в морских условиях, построены 10 барж морского класса, проведена переподготовка кадров.

Красноярский речной порт в навигацию обработал 1,2 млн тонн грузов, Лесосибирский — 1,6 млн тонн (оба входят в состав ЕРП).

## ВОЛГО-БАЛТ

## ВЕЗЕМ ЛЕС!

В этом сегменте отмечен самый большой рост грузоперевозок по Волго-Балту.

Грузоперевозки в границах Волго-Балта в навигацию 2024 года составили 12,4 млн тонн. Об этом рассказал заместитель руководителя ФБУ «Администрация «Волго-Балт» Игорь Черенков.

По его словам, перевозка лесных грузов выросла на 31% — до 513 тыс. тонн. На уровне прошлого года остались перевозки

флюсов — 1,5 млн тонн, металлов — 1,24 млн тонн. Кроме того, перевезено 625 тыс. тонн нефтепродуктов, 7,53 млн тонн строительных грузов, в основном щебня.

По реке Неве через Санкт-Петербург прошло 3894 судна, перевезено 2,25 млн тонн грузов. По реке Шексне в створе Череповца прошло 10 412 судов, которые перевезли 10,56 млн тонн грузов. Всего на Волго-Балте в навигацию было проведено 29 тыс. шлюзований, пропущено через шлюзы 51 тыс. судов.

Перевозку грузов в границах Волго-Балта в навигацию 2024 года выполняли более 150 судоходных компаний.

Напомним, в целом грузоперевозки по ВВП России с начала навигации 2024 года выросли на 10% — до 90 млн тонн.



Фото с сайта администрации «Волго-Балт»

2

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

17 МАРТА 2025

МОСКВА



PortNews  
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

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







## САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



Фото «Водного транспорта»

УЖИН НА НЕВЕ:  
ЧЕМ ЗАПОМНИТСЯ  
ПЕТЕРБУРГСКАЯ  
НАВИГАЦИЯ 2024

О трендах пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге.

Пассажироперевозки скоростным и экскурсионно-прогулочным водным транспортом в Санкт-Петербурге по итогам 2024 года вырастут на 8% — до 4 млн человек. Такой прогноз сделали в городском Агентстве внешнего транспорта. А пока в ведомствах уточняют окончательные цифры, газета «Водный транспорт» решила вспомнить самые интересные события прошедшей навигации.

В этом сезоне на Неве появилось новое электросудно «Канарейка» проекта «Мойка 2.0». Оно произведено на верфи Epregium в Ленинградской области специально для прогулочно-экскурсионных перевозок по рекам и каналам Северной столицы. Судно имеет небольшие габариты, поэтому оптимально для эксплуатации на узких водных магистралях. На борту может находиться до 40 пассажиров. На маршрут первые «Канарейки» планируется выпустить уже в следующем году, после завершения тестовой эксплуатации.

Среди заметных событий также можно отметить запуск из Санкт-Петербурга в Кронштадт ежедневных прямых рейсов «Метеоров» с набережной Макарова на Васильевском острове. От этого причала скоростные суда в Кронштадт не ходили более 20 лет. Новый маршрут стал самым быстрым для «Метеоров» между Санкт-Петербургом и Кронштадтом.

Примечательно, что более востребованными становятся причалы за пределами исторического центра. Также туристы и гости города активнее интересовались маршрутами, которые не относятся к классическим. Например, выходом в акваторию Финского залива и Лахтинской гавани к Лахта Центру.

Популярность коротких водных маршрутов-переправ — еще один тренд прошедшего навигационного сезона. На переправе «Желтая линия» в центре Петербурга, работающей между Адмиралтейством и Петропавловской крепостью, перевезено на 40% больше пассажиров, чем в прошлом году. Добраться с одного берега Невы на другой, насладившись видами Петербурга с воды, можно всего за 10 минут.

Операторы водных линий отмечают, что растет запрос на качество предоставляемых услуг. Туристы и гости города стали более тщательно подходить к выбору форматов отдыха на воде, рассказали в ГК «Астра Марин». В этом году на 15% увеличилось число гостей теплоходов-ресторанов на ужинах-круизах.

«Важным стало увеличение числа семей с детьми. Особенно это было видно на маршруте в крепость Орешек, а также на детских тематических круизах», — добавил генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов.

Всего в этом сезоне в городе функционировали 45 маршрутов от 10 перевозчиков: 40 экскурсионно-прогулочных и 5 транспортных.

Между тем подготовка к новому сезону уже началась. В ноябре в рамках городской программы обновили причалы «Адмиралтейство» и «Летний сад». Работы здесь продолжатся весной. Причалы сделают более комфортными и безопасными.

В то же время в Петербурге расширяют и инфраструктуру для электросудов. В настоящее время они могут заряжаться на причалах у Петропавловской крепости и Речного вокзала, в следующем году добавится причал у Южной дороги. Кроме того, зарядной инфраструктурой мощностью 450 кВт планируется оснастить причал у Арсенальной набережной (на других причалах мощность составляет 150 кВт).

Всего в городе действуют 123 причала, из них 20 муниципальных.

## КРУИЗЫ



Фото с сайта правительства Нижегородской области, автор Олег Булыгин

## РЕКИ. КРУИЗЫ. МАРШРУТЫ

Круизные туроператоры позитивно оценили итоги навигации 2024 года. Подробнее об этом говорили в ходе Всероссийской деловой конференции «Реки. Круизы. Маршруты», которая проводилась Московской торгово-промышленной палатой во второй раз. На площадке были представлены новые точки зрения на развитие речного туризма.

Участники конференции дискутировали в трех сессиях: «Речной пассажирский транспорт Москвы», «Цифровые решения для речного туризма», «Экологический круиз по ООПТ (особо охраняемым природным территориям. — Прим. ред.): открывая новые впечатления».

Председатель общественного совета при Федеральном агентстве морского и речного транспорта, директор по судоходной политике общероссийского отраслевого объединения работодателей «Российская палата судоходства» Анна Исаева в своем приветственном слове поздравила присутствующих с Днем работника транспорта, рассказала о формировании федерального проекта «Развитие инфраструктуры опорной сети внутренних водных путей» национального проекта «Эффективная транспортная система», актуализации Концепции развития круизного туризма в Российской Федерации, основных итогах речной навигации 2024 года, а также ответила на вопросы участников конференции.

Подводя итоги навигации, круизные туроператоры в качестве положительных факторов отметили благоприятные климатические и гидрологические условия, хороший спрос на круизы, ввод в эксплуатацию новых судов, развитие маршрутной сети, в том числе запуск новых колесных круизных судов («Золотое кольцо» и «Аурум») по «Московской кругосветке».

Старший руководитель проектов дептранса Москвы Валерия Ким и начальник отдела безопасности речного транспорта филиала «Северный речной вокзал» ГУП «Мосгортранс» Алексей Хозяинов представили актуальные инфраструктурные проекты и подвели итоги навигации в Москве. Московский опыт развития речного туризма по-прежнему несет в себе много ценного для других регионов.

Операторы речных круизов удовлетворены итогами навигации 2024 года, как в целом, так и отдельными проектами. К примеру, содержательное и яркое выступление Владислава Хасикова (ГК «ГАМА») было посвящено результатам круизного сезона на маршруте «Золотое кольцо».

На сессии «Цифровые решения для речного туризма» обсудили различные аспекты цифровизации отрасли. Фундаментальный подход к модернизации речной информационной системы предложил Александр Лисин, директор центра стратегического развития внутренних водных путей и инфраструктуры ВГУВТ.

Руководитель дирекции водного транспорта ЦОДД г. Москвы Марина Бусова продемонстрировала как «цифра» позволяет видеть движение на реке и управлять им. А Алексей Сечкин («Ситроникс») рассказал о решениях для управления пассажиропотоками.

Выступление Елены Катковой (RUSSPASS) было посвящено цифровым решениям для пассажиров. Взгляд круизного оператора на «цифровую» сторону развития отрасли представила Светлана Гончарова, директор по развитию компании ПОА «Московское речное пароходство».

Особого внимания заслуживает совместная инициатива оргкомитета конференции и Росзаповедцентра Минприроды России по представлению потенциала и возможностей особо охраняемых природных территорий для развития круизного туризма. Заместитель руководителя Росзаповедцентра Ксения Абрамова организовала и провела сессию свесью представительным составом спикеров, в который вошли:

- Александр Кириллов, директор ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика»;
- Анна Носова, руководитель комиссии по яхтенному туризму РСТ;

• Дмитрий Данилов, руководитель разработки экспедиционных круизов «Васта Экспедиции» туроператора «Панарктик Стар»;

• Александр Барчугов, помощник директора ФГБУ Национальный парк «Ладожские шхеры»;

• Дмитрий Громов, заместитель директора по развитию туризма и экологическому просвещению ФГБУ Национальный парк «Ленские Столбы»;

• Арминэ Абрамян, директор круизной компании «Истрэвэл»;

• Сергей Гордлеев, начальник управления научных исследований и инновационной деятельности ВГУВТ.

Актуальность предложенной повестки ярко продемонстрировали представители ООПТ и круизных операторов, начав решать практические вопросы сотрудничества в режиме диалога «президиум — зал».

«Совершенно очевидно, что 2024 год принес не только позитивные результаты круизной навигации, но и сформировал новую перспективную платформу для профессионального делового общения широкого круга участников отрасли речного и круизного туризма, — отметил председатель оргкомитета конференции Константин Рогов. — Оргкомитет конференции «Реки. Круизы. Маршруты» продолжит последовательно развивать этот диалог и предоставит еще больше возможностей для развития отраслевых и межрегиональных связей».

Оргкомитет «Реки. Круизы. Маршруты»



Фото предоставлено организаторами конференции





## ВОДОХОДЪ

## ПО БЕЛОМУ И КАСПИЙСКОМУ — НОВЫЕ МАРШРУТЫ ВОДОХОДА



Фото с сайта компании «ВодоходЪ»

## В компании подвели итоги навигации и рассказали о планах на новый круизный сезон 2025 года.

В навигацию 2025 года компания «ВодоходЪ» запустит два новых круизных маршрута по Белому и Каспийскому морям на новом лайнере морского класса «Николай Жарков». Также туроператор прорабатывает международные круизные маршруты по Каспию с заходами в порты Актау, Туркменбаши, Баку, Бендер-Энзели.

В августе 2025 года на теплоходе «Николай Жарков» состоится круиз «Поморское кольцо», часть маршрута которого пройдет по акватории Белого моря с посещением новых пунктов судозаходов — Архангельска и Умбы.

Также в навигацию 2025 года теплоход «Николай Жарков» осуществит несколько маршрутов по

Черному морю и впервые зайдет на Каспий. В рамках круиза «Легенды Кавказа» туристов примет Махачкала.

«В следующем году в морском порту Махачкала мы будем высаживать туристов на грузопассажирском терминале. В Умбе аналогичная ситуация. В дальнейшем для комфортного приема

круизных туристов в новых пунктах судозаходов — Умбе и Махачкале необходимо построить отдельные благоустроенные пассажирские причалы. В Махачкале также необходимо создание пассажирского пункта пропуска через государственную границу РФ», — рассказал генеральный директор компании «ВодоходЪ» Ришат Багаутдинов.

Кроме этого, «ВодоходЪ» прорабатывает возможность первого международного круиза по Каспию, который объединит пять стран: Россию, Азербайджан, Иран, Туркменистан и Казахстан. Рассматриваются судозаходы в порты Махачкала, Актау, Туркменбаши, Баку, Бендер-Энзели. Организация судозаходов в международные порты Каспийского моря будет возможна при подписании межправительственных соглашений с Прикаспийскими государствами.

«Мы прорабатываем возможность судозаходов совместно с Минтрансом России. Для этого нам всем придется поработать, заключение соглашений — процесс небыстрый. Плюс в двух странах, Иране и Туркмении, нужны визы. Необходимо на законодательном уровне данных стран обеспечить возможность безвизового захода круизных туристов, подобно тому, как это было сделано в Санкт-Петербурге», — поделился Ришат Багаутдинов.

В будущем «ВодоходЪ» планирует распределить работу трех но-



Рис. с сайта компании «ВодоходЪ»

вых лайнеров проекта «Карелия» в трех морях — Белом, Черном и Каспийском.

Добавим, пассажиропоток на круизных теплоходах компании «ВодоходЪ» в навигацию 2024 года вырос на 4,8% относительно прошлого года и составил 155,2 тыс. человек.

Впервые за последние пять лет теплоход «Семен Буденный» совершил пробный судозаход в Мариинский Посад. В 2025 году сюда запланировано уже пять круизов. Кроме того, в текущем году «ВодоходЪ» начал осуществлять регулярные судозаходы в новый порт «Завидово» на территории туристического кластера «Волжское море».

Что касается скоростных и прогулочных судов компании, то в 2024 году было перевезено более 1,6 млн пассажиров, что в два раза превышает показатели 2023 года.

## СУБСИДИИ

## ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПОДДЕРЖКА

Росморречфлот распределил субсидии на организацию межрегиональных пассажироперевозок по Волге.

Федеральную субсидию на межрегиональные пассажироперевозки скоростными судами по Волге получают 3 компании: ООО «Водолет» из Нижегородской области, АО «Флот РТ» Республики Татарстан и АО «Чебоксарский речной порт» Чувашской Республики. Они победили в конкурсном отборе, организованном Федеральным агентством морского и речного транспорта.

Рейсы будут выполнять суда типа «Метеор» и «Валдай» по маршрутам от городов Нижний Новгород, Казань и Чебоксары.

Субсидии выделяются в рамках федерального проекта «Речные магистрали». На указанные цели в 2024 году запланировано 48,8 млн рублей.

«Это будет способствовать развитию пассажирских перевозок и речного туризма на Волге, а также станет импульсом для производства скоростных судов», — говорится в сообщении пресс-службы Росморречфлота.

Всего в рамках проекта «Речные магистрали» Минтранс России разработал модель межрегиональных перевозок по Волге на 12 маршрутах.



Фото с сайта Росморречфлота

## НИЖНИЙ НОВГОРОД

## «ГАМА»: ЮБИЛЕЙНЫЙ СЕЗОН

Нижегородская судоходная компания «ГАМА» в год своего 30-летия пополнила круизный флот новым колесным теплоходом.

Минувшим летом в Нижнем Новгороде в свою первую навигацию вышел колесный теплоход «Аурум». Эта премьера стала ярким событием в круизной сфере и расширила возможности так называемой «Московской кругосветки», возрожденной спустя почти 40 лет. Теперь еще больше туристов могут насладиться путешествием по кольцевому водному маршруту «Нижний Новгород — Москва СРВ — Москва ЮРВ — Нижний Новгород». Девятидневный круиз проходит по Волге, Оке и Москве-реке от Северного до Южного портов столицы.

Премьера теплохода «Аурум» (от латинского *Augur* — золото) состоялась в год 30-летия компании «ГАМА», флот которой он и пополнил.

«Аурум» — второй колесный теплоход проекта ПКС-180, построенный судоходной пассажирской компанией из Нижнего Новгорода. Это близнец колесного лайнера «Золотое кольцо», который начал покорять реки и радовать туристов годом ранее. Особенность теплоходов в том, что они имеют малую осадку, могут проходить по небольшим рекам и под мостами Москвы-реки.

В навигацию 2024 теплоходы «Золотое кольцо» и «Аурум» так-

же совершали круизы выходного дня в Городец и Макарьево. В следующем году маршрутов станет больше — все желающие смогут отправиться в речное путешествие до Рязани, Твери, в Углич, Уфу и Вятские поляны.

Сред других направлений «ГАМЫ» самыми популярными в юбилейном сезоне стали круизы в Санкт-Петербург, Астрахань, Москву, Казань и Ярославль. Эти же маршруты будут и в 2025 году.

С каждым годом количество туристов, выбирающих путешествия на теплоходах компании, растет. В 2022 году было перевезено 24 479 человек, в 2023-м — 24 905, а в 2024-м — 28 631 круизных пассажиров.

Повышается интерес и к речным прогулочным маршрутам. В 2022 году на борт судов «ГАМЫ» поднялось почти 27 тысяч человек, в 2023-м было перевезено уже более 91 тысячи пассажиров, а в 2024-м — почти 100 тысяч.

В новом сезоне компания намерена развивать автономное судовождение — на нескольких судах планируется установить систему дистанционного управления собственной разработки. Теплоход «ДоброходЪ», оборудованный ей, уже успешно прошел испытания. Такой системой будет оснащено и новое



Фото предоставлено группой компаний «ГАМА»

гибридное прогулочное судно проекта «Сура 2.0», к строительству которого приступят в 2025 году.

В год 30-летия нижегородская круизная компания и ее директор были удостоены множества наград. Так, Дмитрий Галкин получил звание «Почетный судостроитель», присуждаемое министерством промышленности и торговли России, а также стал «Заслуженным предпринимателем Нижегородской области». Успехи ГК «ГАМА» отмечены дипломом «Лидер отрасли» от Росморречфлота.

Тридцать лет «ГАМА» уверенно движется вперед и развивается, но одно остается неизменным — это миссия компании делать людей счастливыми. «Пока туризм пользуется спросом, а наш продукт нравится людям, пока мы востребованы и у нас есть потребитель — мы продолжаем работать», — говорит глава «ГАМЫ» Дмитрий Галкин.



## МОРСПАССЛУЖБА

## НОВЫЙ ФЛОТ ДЛЯ СПАСАТЕЛЕЙ



Фото с сайта Росморречфлота

**Морспасслужба сможет получить кредит на 10 млрд рублей для обновления флота и спецоборудования.**

Росморречфлот, Совкомбанк и Морспасслужба будут сотрудничать в целях обновления специализированного оборудования для повышения уровня безопасности на водных объектах. Организации подписали соответствующее трехстороннее соглашение.

Согласно ему, Морской спасательной службе может быть предоставлено финансирование,

включая кредитные линии на сумму до 10 млрд рублей, на участие в судостроительных проектах, производство инновационного оборудования для проведения спасательных операций и повышения уровня аварийно-спасательной готовности.

«Повышение уровня безопасности мореплавания и судоходства является одним из наших приоритетных направлений работы.

Подведомственное учреждение Росморречфлота — Морспасслужба — одна из самых крупных профессиональных организаций мира, занимающихся аварийно-спасательной, поисково-спасательной деятельностью и ликвидацией последствий бедствий и катастроф на море. Мы продолжим обновлять специализированный флот, снабжать филиалы новыми системами навигации и техническим оборудованием, чтобы выполнять весь спектр задач на воде и под водой, а также обеспечивать работы на шельфе», — подчеркнул руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко.

Управляющий директор корпоративного бизнеса Совкомбанка Игорь Волков и руководитель Морспасслужбы Виктор Чернов также выразили уверенность, что такое партнерство внесет свой вклад в повышение безопасности на морских акваториях Российской Федерации.

Отмечается, что подписанное соглашение является декларативным и не ограничивает возможности сотрудничества с другими участниками рынка. Документ предполагает дальнейшие шаги по развитию партнерских проектов в интересах морской отрасли и обеспечения безопасности на воде. Он будет действовать в течение 5 лет с момента подписания.

## ВУЗЫ

СПОРТ ПОМОЖЕТ  
В ПРОФЕССИИ

Фото с сайта ГУМРФ

**В вузах Росморречфлота будут развивать морское многоборье.**

В отраслевых вузах Росморречфлота планируется сформировать новые спортивные студенческие клубы, организовать и провести спортивные мероприятия по морскому многоборью, в том числе для подготовки спортивного резерва среди студентов.

Соглашение о взаимодействии по развитию морского многоборья в учебных заведениях подписали руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко и президент Федерации морского многоборья России Алексей Логинов.

«Морское многоборье — это не только вид спорта, а вид профессио-

нально-прикладной физической подготовки для специалистов, вид деятельности которых связан с флотом. Это важно как для подготовки личного состава для работы на воде, так и для воспитания таких качеств, как умение действовать в команде. На флоте это очень ценно», — подчеркнул руководитель Росморречфлота.

Морское многоборье — это отраслевой комплексный вид спорта, который включает в себя следующие дисциплины: плавание вольным стилем, бег, стрельба из пневматического пистолета, гребная гонка, парусная гонка.

## ТЕХНОЛОГИИ

## ФОТОГРАММЕТРИЯ И ПОДЪЕМ СУДОВ

**Повысить безопасность при подъеме затонувших судов можно при помощи фотограмметрии.**

Большой объем работ по подъему затонувших судов требует комплексного подхода к вопросам безопасности как персонала, задействованного в подводно-технических работах (ПТР), так и окружающей среды.

Одним из эффективных решений может стать технология фотограмметрии (ФГМ), которую целесообразно применять для обследования затонувших судов и иных подводных объектов. Об этом газете «Водный транспорт» рассказал коммерческий директор ООО «А-РГО» Евгений Бакаушин.

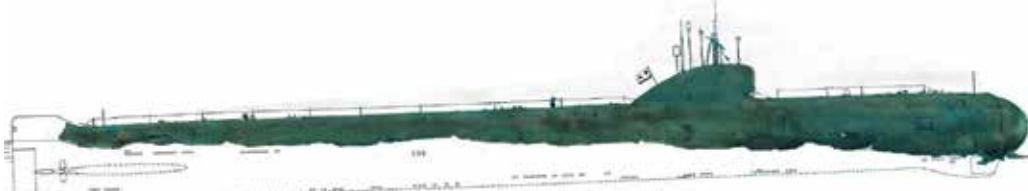
Технология ФГМ подразумевает обработку крупного массива исходных данных в виде фотоснимков, сделанных в разных плоскостях с перекрытием от 40–50% захватываемого изображения. Затем фотоснимки собирают в отдельные группы моделей и обрабатывают с помощью специального программного обеспечения. В результате появляются ортогональные проекции объекта (ортофотоплан) и фотореалистичная объемная модель. В настоящее время ФГМ-технология активно внедряется в подводные исследования.

«Метод ФГМ позволяет специалисту подробно изучить состояние подводного объекта, степень коррозии элементов корпуса, обнаружить следы внешнего воздействия от якорей, рыболовецких снастей, посто-

ронных предметов, а также спланировать необходимый объем подводно-технических работ. Изучая представляющие культурную ценность объекты, можно проанализировать содержимое палубы, оценить степень сохранности, конструктивные особенности найденного объекта и обстановку вокруг него», — рассказал Евгений Бакаушин.

Полноценная объемная модель подводного объекта, отметил эксперт, позволяет получить необходимую информацию о его внешнем состоянии, изучить и оценить степень коррозионного износа корпусных элементов конструкции, обнаружить и исследовать имеющиеся повреждения для оптимального планирования ПТР. В сравнении с длительным просмотром видеоматериалов объемная модель позволяет осуществить оперативное и точное прогнозирование объема подводных работ, предусматривающих судоподъемные операции, объемная модель является основой для выбора методов осуществления подъема и проведения необходимых расчетов», — заключил Евгений Бакаушин.

По его словам, на практике технология ФГМ успешно применялась ООО «А-РГО» при проведении комплексного обследования подводной лодки К-27, затопленной в Карском море (залив Степового, Новая Земля), по заказу Курчатова института.



Фотограмметрия подводной лодки К-27

8

**КОНГРЕСС  
«ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ  
СООРУЖЕНИЯ  
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»**

20-21 ФЕВРАЛЯ 2025

МОСКВА



**PortNews**  
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

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







## СОВКОМФЛОТ

## «ЛЕДОВЫЙ СЕМИНАР» В МАКАРОВКЕ

«Совкомфлот» организовал обучение командного состава для повышения квалификации.



Фотографии из Telegram-канала Совкомфлота

В Санкт-Петербурге завершил работу трехдневный образовательный семинар старших офицеров флота группы компаний «Совкомфлот» (СКФ).

Мероприятие ежегодно проходит в Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) и собирает более 100 офицеров Северо-Западного региона.

Один из дней был посвящен обмену практическим опытом в вопросах арктической навигации и эксплуатации флота в сложных климатических условиях. В «Ледовом семинаре» приняли участие представители ключевых предприятий отрасли: «Атомфлот», «Главсевморпуть», «Газпром нефть», «НОВАТЭК», Российский морской регистр судоходства, а также проектные и научно-исследовательские институты, ведущие исследования и разработки в области ледовой навигации. В этом году в нем впервые

участвовали представители корпорации Роскосмос. Специалисты госкорпорации рассказали о возможностях космических систем дистанционного зондирования Земли по мониторингу Арктического региона.

Семинар старших офицеров флота СКФ проводится для повышения квалификации командного состава. На нем освещаются ключевые вопросы стратегического развития «Совкомфлота», политика безопасности, технические и эксплуатационные аспекты работы. Также уделяется внимание взаимодействию с регуляторами и фрахтователями, крьюингу. Отдельно в рамках семинара разбираются основы коммерческого менеджмента судов, включая экономику конкретных рейсов и ключевые финансовые показатели учета, принятые в судоходной отрасли.

«Компания делает акцент на двух основополагающих принципах работы: безопасности мореплавания и выполнении коммерческих задач, поставленных фрахтователями, и в этом смысле такие семинары способствуют более интенсивному взаимодействию и открытой коммуникации между флотом и берегом. Цель такого подхода — формирование экипажей глубокого понимания всей системы работы компании для комплексного и ответственного подхода к управлению флотом», — отметили в «Совкомфлоте».

## РЕГИСТР



Фото предоставлено пресс-службой Российского морского регистра судоходства

## КУРС ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Инспекторы РС прошли подготовку в Макаровке.

Сотрудники Российского морского регистра судоходства прошли подготовку на курсе «Безопасные методы и приемы выполнения работ при освидетельствовании судов».

Обучение было организовано в Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

Курс включал в себя обучающие модули по следующим темам: безопасный подъем и спуск с судна, проведение освидетельствования в замкнутых пространствах, работы над поверхностью воды и на высоте, основы оказания первой помощи, аварийные ситуации на судах, процедуры эвакуации и другие аспекты безопасности.

Отдельное внимание в ходе занятий уделили практической подготовке: инспекторы тренировались ориентироваться в замкнутом пространстве в темноте, смогли отработать приемы сердечно-легочной реанимации и остановки кровотечения, получили опыт в использовании спасательных средств.

Курс создан на базе учебно-тренажерного центра, разработан при непосредственном участии Регистра и стартовал в октябре прошлого года. В программу включены требования и рекомендации МАКО.

Навыки и знания, полученные в ходе обучения, полезны как при освидетельствовании судов в эксплуатации, так и при наблюдении за их постройкой.

ГУМРФ ПРИГЛАШАЕТ  
НА ВЫСТАВКУ

Представлены редкие документы о строительстве порта Императора Александра III в Либаве.

В Фонде редкой книги «Морское наследие» Библиотечного комплекса ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова открылась выставка, рассказывающая об уникальном историческом объекте — порте Императора Александра III в Либаве.

В экспозиции также представлен бесценный документ эпохи — подлинный альбом «Исполнительные отчетные чертежи двух сухих доков в порту Императора Александра III в г. Либаве», который создан предположительно в период 1900–1903 гг. Документ в полной мере раскрывает высочайший для своего времени уровень развития инженерной мысли и квалификации выпускников Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (в то время — Институт инженеров путей сообщения), которые руководили строительством порта и принимали в нем участие.



Фото с сайта ГУМРФ

Решение о строительстве порта было принято более 130 лет назад в связи с развитием российского флота и необходимостью иметь на Балтике дополнительное место базирования в незамерзающей гавани. В январе 1890 года был подписан Указ о строительстве, на должность руководителя инженерных и строительных работ назначен военный инженер, полковник Иван Альфред Георгиевич Мак-Дональд. Посты кураторов строительства получили Сергей Павлович Максимович и Петр Антонович Борейша. Над проектами работали ведущие военные специалисты и инженеры путей сообщения: Д.Ф. Жаринцов, В.Е. Тимонов, Д.Д. Гнусин и другие.

Построенный в рекордные сроки с применением новейших технологий того времени, порт Императора Александра III по праву считается колыбелью российского подводного флота и морской авиации. Для его строительства были специально возведены камнерезные мастерские, бетонный завод и многое другое. Открытие порта стало событием, а российские инженеры приобрели неоценимый опыт создания на открытом морском берегу полноценного коммерческого порта и военно-морской базы.

На выставке в Библиотечном комплексе также представлены книги, описывающие этот опыт, документы и фотографии начала XX века.

## ПОДПИСКА

на печатные издания

Медиа-группы «ПортНьюс» в 2025 году



## 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) 10 000

Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) 5000

Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) 12 000



## 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) 8000

Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) 5000

Годовая подписка на печатную и электронную версии 10 000



## 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 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) 570-78-03, 712-45-16, 712-45-01, mail@portnews.ru, www.rus-shipping.ru

• e-mail: ek@portnews.ru

• через форму подписки на сайте [www.portnews.ru](http://www.portnews.ru)

