



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



**БУНКЕРОВКА
ПО ЗАКОНУ**
СТР. 2



**КЛЮЧЕВОЙ УЗЕЛ
ПОВОЛЖЬЯ**
СТР. 4



**ИСПЫТАНИЯ
НА ВОЛГЕ**
СТР. 6



РЕЙС БЕЗ КАПИТАНА
СТР. 9



**НАГРАДА НАКАНУНЕ
ЮБИЛЕЯ**
СТР. 11



Фото с сайта ААНИИ

НУЖЕН НАУЧНЫЙ ФЛОТ

Строительство научно-исследовательских судов — одна из первостепенных задач.

Для развития проектов в Арктике и обеспечения доступа к ресурсам Мирового океана России необходим современный научный флот. Какие суда придут на смену старым? Над этим вопросом будут думать специалисты конструкторского бюро ОСК «Алмаз» и Института океанологии имени П.П. Ширшова РАН.

Организации займутся совместной разработкой новых научно-исследовательских судов. Соглашение об этом было подписано в рамках III международной научно-деловой конференции POLAR в Арктическом и антарктическом научно-исследовательском институте (ААНИИ).

«Для такой страны, как Россия, научно-технический суверенитет невозмо-

жен без наличия мощного научно-исследовательского флота. Это важнейшая государственная задача, ее решение начинается вот с таких соглашений между научной организацией, конструкторским бюро и в дальнейшем заводом-изготовителем. Это позволит России иметь мощный современный научно-исследовательский флот», — сказал в ходе церемонии подписания генеральный директор конструкторского бюро ОСК «Алмаз» Константин Голубев.

Исполняющий обязанности заместителя по научной работе, заместитель директора по флоту Института океанологии имени П.П. Ширшова РАН Вячеслав Кременецкий в свою очередь заметил, что сегодня инсти-

тут является крупнейшим оператором российского научного флота. В эксплуатации суда «хороших проектов, но изношенные, их средний возраст больше 40 лет».

«Конечно, надо думать о замене. У России большие международные обязательства по проведению исследований, чтобы обеспечить нашей стране доступ к ресурсам Мирового океана, чтобы осваивать Арктику и т.д., нам необходимо решать разные задачи, следить за климатом, вести мониторинг и фиксировать изменения. Для проведения исследований нужны современные научно-исследовательские суда», — сказал Вячеслав Кременецкий.

Всю серьезность ситуации осознают и на самом высоком уровне. О необходимости

обновления научно-исследовательского флота не раз заявлял помощник президента РФ, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев. Он отмечал, что «невнимательное отношение к состоянию научно-исследовательского флота привело к его устареванию и сокращению до критического минимума». Износ судов, по словам Николая Патрушева, превысил уже 80%.

Правительство РФ должно выработать дополнительные меры, направленные на создание благоприятных условий для проведения морских научных исследований, повышение конкурентоспособности арктической науки и организацию строительства научно-исследовательского флота.

Окончание на стр. 3



НАЗНАЧЕНИЯ

НОВЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ РКО

Российское классификационное общество возглавил Сергей Сарицкий.



Фото с сайта Ространснадзора

Министр транспорта Российской Федерации Роман Старовойт назначил экс-замруководителя Ространснадзора Сергея Сарицкого генеральным директором ФАУ «Российское классификационное общество» (РКО).

Ранее эту должность занимал Евгений Трунин.

3 июня Сарицкий распоряжением премьер-министра Михаила Мишустина был освобожден от должнос-

ти заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

Сергей Сарицкий родился 3 декабря 1961 года во Владивостоке. Окончил Дальневосточный технический институт рыбной промышленности и хозяйства в 1984 году и Дальневосточный государственный университет в 2000 году (специальность: эксплуатация судовых силовых установок, английская филология). Занимал должность заместителя руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта с 22 января 2014 года. С 14 октября 2015 года был назначен исполняющим обязанности руководителя Ространснадзора. В феврале 2017 года Сергей Сарицкий вернулся на должность заместителя главы ведомства.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО



Фото: ООО «Морской Траст»

БУНКЕРОВКА ПО ЗАКОНУ

В России появится Реестр поставщиков бункерного топлива.

Государственная дума РФ приняла в третьем чтении закон о введении Реестра поставщиков бункерного топлива. Соответствующая запись содержится в системе обеспечения законодательной деятельности.

Напомним, законопроект разработан правительством РФ, внесен в нижнюю палату парламента в ноябре

2024 года, принят в первом чтении в январе 2025 года, во втором — в апреле. Документ предполагает корректировки федерального закона «О морских портах в Российской Федерации» и других законодательных актов РФ.

В Реестр бункеровщиков будут вноситься сведения о поставщиках топлива,

выполняющих бункеровку судов в российских морских портах в целях морского торгового мореплавания. Реестр будет вестись Росморречфлотом в порядке, утверждаемом Минтрансом России.

Закон уточняет определение бункерного топлива и его поставщика и процесса заправки судов.

ПОРТЫ



Фото с сайта mos.ru

В МОСКВЕ ПОЯВИТСЯ ЕЩЕ ОДИН РЕЧНОЙ ПОРТ

Площадь портовых сооружений составит около 15 тыс. кв. м.

В Москве в районе Северное Тушино построят новый речной порт. Для этого внесены изменения в правила землепользования и застройки.

«Речная транспортная инфраструктура появится на Ленинградском шоссе. Предполагается освоение 9,76 га территории, где возведут портовые сооружения общей площадью около 15 тыс. кв. м. В их состав войдет конечная станция с отстой-

но-разворотной площадкой для наземного городского пассажирского транспорта площадью 500 квадратных метров», — пояснила председатель комитета по архитектуре и градостроительству Москвы Юлиана Княжевская.

Отмечается, что новый речной порт станет важным элементом столичной транспортной системы, так как позволит расширить возможности речных перевозок.

ЛОГИСТИКА

РЕЧНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Проект развития перегрузочных комплексов в портах Пермского края и Удмуртии подготовят к 2026 году.

Согласован проект дорожной карты по развитию перегрузочных комплексов в речных портах в Пермском крае и Удмуртской Республике. Для создания мультимодальных логистических центров (МЛЦ) планируется модернизировать портовую и береговую инфраструктуру речных портов ООО «Порт Пермь» и АО «Порт Камбарка».

По данным Росморречфлота, ООО «Порт Пермь» обладает территорией около 30 га и ведет погрузочно-разгрузочные работы 10 порталными кранами. Порт предлагает широкий спектр услуг: перевозки водным транспортом, добыча и реализация песчано-гравийной смеси, аренда флота, техники и площадей, услуги по подаче/уборке вагонов АО «РЖД», хранение грузов.

Мощности АО «Порт Камбарка» расположены в 400 км ниже по течению от

города Перми и в нескольких километрах от города Камбарки. Отсутствие инфраструктурных ограничений — глубоководная система реки Камы и причальные мощности порта обеспечивают бесперебойный прием судов класса «река-море», что упрощает задачи логистики и накопления грузов для регионов Поволжья, Урала и других территорий, связанных с транспортными коридорами. Протяженность внутренних железнодорожных путей в 3,8 км позволяет одновременно ставить на фронт погрузки до 80 вагонов. Погрузочно-разгрузочные работы ведутся 8 порталными кранами грузоподъемностью от 5 до 20 тонн. Железнодорожные пути порта по отдельной ветке примыкают к Транссибирской магистрали.

Отмечается, что к началу 2026 года на базе этих портов планируется разработать

детальный проект долгосрочной производственной программы для функционирования полноценных МЛЦ. «Создание подобных перегрузочных комплексов позволит более эффективно использовать транзитные возможности речных путей, интегрируя их с автомобильным и железнодорожным транспортом», — говорится в сообщении Федерального агентства морского и речного транспорта.



Фото с сайта Росморречфлота



НУЖЕН НАУЧНЫЙ ФЛОТ

Начало на стр. 1

Вместе с тем такое строительство уже ведется. Так, научно-экспедиционное судно «Иван Фролов» заложено на Адмиралтейских верфях ОСК в 2024 году. Его спуск на воду запланирован на март 2027 года, окончание строительства — на декабрь 2028 года. В первый рейс «Иван Фролов», который станет флагманом российского научного флота на ближайшие 30 лет, должен отправиться в начале 2029 года. НЭС войдет в состав флота Арктического и антарктического научно-исследовательского института и обеспечит бесперебойную работу полярных

станций. Судно будет способно выполнять широкий спектр научных задач — от изучения дна океана до исследований в стратосфере.

На борту «Ивана Фролова» смогут работать до 170 научных сотрудников, будут находиться лаборатории, вертолетная площадка, ангар для двух вертолетов, что обеспечит максимальную автономность и эффективность экспедиций.

Еще два научно-исследовательских судна (НИС) строит Невский судостроительно-судоремонтный завод ОСК для Росрыболовства. Они должны быть введены в эксплуатацию в 2028 году.



Фото с сайтов ВНИРО

ПРОМЫШЛЕННОСТЬ



Рис. «Водного транспорта»

ЗАЯВКИ НА ГРАНТ

Производителям пилотных партий критически важного судового оборудования предоставят господдержку.

Объявлен отбор на право получения гранта в форме субсидии производителям пилотных партий критически важного судового оборудования в целях предоставления льгот при покупке такого оборудования, а также повышения его ценовой конкурентоспособности. Об этом сообщает Государственная информационная система промышленности (ГИСП).

Отбор организован министерством промышленности и торговли Российской Федерации. Прием заявок проходит с 3 по 24 июня 2025 года, срок рассмотрения — с 24 июня по 20 июля.

Предельный размер субсидии для одного получателя: винторулевые колон-

ки — 90 млн рублей; судовое радионавигационное и поисковое оборудование — 1 млн рублей.

Участники отбора должны соответствовать ряду требований. В частности, организация гарантирует включение судового оборудования в реестр российской промышленной продукции. Договор о реализации судового оборудования должен быть заключен в течение срока действия реестровой записи в отношении судового оборудования.

Организация также должна подтвердить опыт по продаже судового оборудования, аналогичного тому, на который собирается получить грант в форме субсидии.

ТЕХНОЛОГИИ

БЕЗ БУМАГ И ВОЛОКИТЫ

В России запущен эксперимент по цифровизации перевозок зерна.

Эксперимент по использованию государственной информационной системы электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) при оформлении перевозок партий зерна и продуктов переработки зерна проводится на территории России с 1 мая по 31 октября 2025 года в соответствии с постановлением премьер-министра Михаила Мишустина.

Инициатива Минтранса направлена на внедрение современных цифровых технологий в транспортной отрасли. «Это позволит существенно сократить бумажный документооборот, повысить прозрачность логистических процессов, снизить издержки бизнеса и сделать равными условия для всех участников рынка», — говорится в сообщении пресс-службы министерства транспорта РФ.

«На сегодняшний день в государственной информационной системе электронных перевозочных документов оформлено уже почти 15 миллионов документов — это более миллиона каждый месяц. Крупнейшие российские перевозчики активно ис-

пользуют эту систему, что демонстрирует успешное внедрение цифровых технологий в транспортной отрасли. Этот процесс не только упрощает работу компаний, но и задает вектор цифровизации для всей экономики страны, открывая путь к изменениям в законодательстве и полному переходу на электронный документооборот», — пояснил замглавы Минтранса Андрей Никитин.

В рамках пилотного проекта будут осуществляться обмен электронными транс-

портными накладными, путевыми листами и сопутствующими данными через ГИС ЭПД, интеграция с ФГИС «Зерно» Минсельхоза России и автоматизированной информационной системой ФНС России — АИС «Налог-3». Предусматривается добровольное участие грузоотправителей, перевозчиков, грузополучателей и операторов информационных систем в тестировании. По его итогам оценят эффективность системы и возможность ее внедрения на постоянной основе.

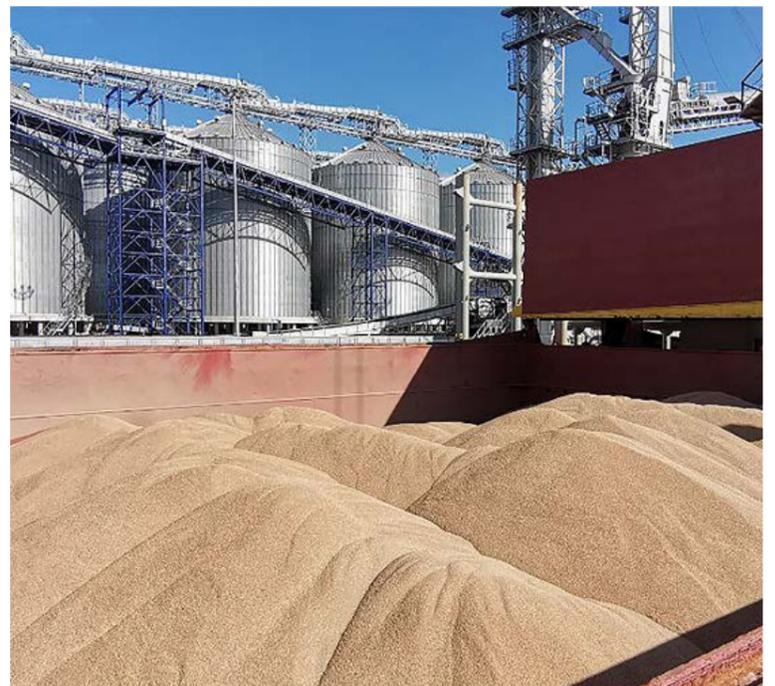


Фото с сайта ЦОК АПК



СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ



Фото с сайта губернатора НАО

ГРУЗЫ ДЛЯ ЗАПОЛЯРЬЯ

Завоз энергоресурсов в отдаленные населенные пункты Ненецкого автономного округа осуществляется в основном по малым рекам.

В начале июня первые суда с энергоресурсами в рамках северного завоза прибыли в Ненецкий автономный округ (НАО). На двух баржах доставлены уголь и дрова, на других судах — дизельное топливо для населенных пунктов Коткино, Шелино и поселка Харута. Договор на поставку энергоресурсов, заключенный

между муниципальным предприятием Заполярного района «Севержилкомсервис» и АО «Вертикаль», предполагает поставку в 2025 году порядка 20 тыс. тонн угля, 7,3 тыс. кубометров дров, 10,8 тонн дизельного топлива, 54 тонн бензина, 836 тонн топливных брикетов, масла и смазки — 79 тонн. Завоз энергоресурсов в отдален-

ные населенные пункты Ненецкого автономного округа проводится ежегодно в период летней навигации. В первую очередь груз завозят по малым рекам. Морская навигация традиционно завершается позднее речной, но доставить стратегические грузы по морю стараются успеть до начала сезона штормов.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЦЕНТРЫ

КЛЮЧЕВОЙ УЗЕЛ ПОВОЛЖЬЯ

Перевалка грузов через Свияжский логистический центр в Татарстане к 2027 году вырастет почти в 4 раза.

Объем перевалки грузов через Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр (СММЛЦ, Свияжский МЛЦ, Татарстан), который обрабатывает водный, автомобильный и железнодорожный транспорт, за 2024 год составил 262 тыс. тонн.

Планируется, что к 2027 году грузоперевалка составит 1 млн тонн, включая сельхозпродукцию, навалочные и строительные грузы, генеральные грузы, а также крупнотоннажные контейнеры.

По словам руководителя ФКУ «Речводпуть» Михаила Дробина, в дальнейшем грузооборот МЛЦ планируется довести до 12 млн тонн в год. Он также отметил, что расположенный в стратегически важной точке пересечения международных транспортных коридоров «Север — Юг» и «Европа — Западный Китай» Свияжский МЛЦ является одним из крупнейших в Рос-

сии логистических хабов полного цикла и ключевым узлом в Поволжье. При этом Михаил Дробин напомнил, что подписаны соглашения с 8 субъектами РФ о создании перегрузочных комплексов.

В настоящее время на СММЛЦ реализуется 4 инвестиционных проекта, резидентами которых инвестировано 9 млн рублей и создано 1638 рабочих мест. Председатель комитета Го-

сударственного Совета Республики Татарстан по жилищной политике и инфраструктурному развитию Андрей Егоров отметил, что подобный Свияжскому логистический центр целесообразно было бы построить и на реке Каме. «Это позволит оптимизировать транспортно-логистические процессы в республике и повысить эффективность функционирования инфраструктуры», — подчеркнул он.



Фото с сайта Росморречфлота

МОРСКИЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

КУРС НА ЧУКОТКУ

Началась доставка грузов для Чукотского автономного округа.

Морскую навигацию в Чукотском автономном округе открыл теплоход «Валерий Васильев». Он вышел из Владивостока в порт Анадырь 5 июня.

«Судно отправилось с первой партией грузов, включающей 35 единиц техники, 620 тонн генгруза и 305 контейнеров с продовольствием и строительными материалами», — сообщила пресс-служба администрации Чукотского автономного округа.

Согласно прогнозам, при благоприятной ледовой обстановке теплоход ожидается в порту Анадырь 16 июня.

«В нашем округе начинается навигация-2025. В этом году начинает работать Единый морской оператор: значительная часть грузов, включая нефтепродукты и продукты первой необходимости, будет доставлена его силами, в том числе на

необорудованные береговые участки для обеспечения отдаленных населенных пунктов. Особое внимание уделим оперативной доставке грузов во все населенные пункты округа, включая труднодоступные территории», — подчеркнул губернатор Чукотского автономного округа Владислав Кузнецов.

В текущем году количество судозаходов, скорее всего, сохранится на уровне прошлого года. Так, с восточного направления из портов Приморья планируется 65 судозаходов. После «Валерия Васильева», предварительно 18 июня, ожидается заход судна «Остров Анциферова» в бухту Провидения и затем, 21 июня, оно планирует зайти в Анадырь. А с западного направления из Мурманска и Архангельска будет выполнено порядка 49 судозаходов, первое судно этой линии прибывает в начале июля.



Фото пресс-службы администрации Чукотского автономного округа

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

ИЗ КИТАЯ В ХАБАРОВСК

По рекам Сунхуацзян и Хэйлунцзян в Россию везут цемент, а из России в Китай — органические удобрения и медь.

Речной грузовой маршрут, связавший город Тунцзян провинции Хэйлунцзян на северо-востоке Китая с российским Хабаровском, запущен в начале июня, сообщает китайское информационное агентство Xinhua («Синьхуа»).

Две баржи, приводимые в движение буксиром «Лунтуй-610», покинули речной порт Тунцзян и отправились в Хабаровск по рекам Сунгари (Сунхуацзян) и Амур (Хэйлунцзян), что ознаменовало собой начало

периода навигации по указанному маршруту.

Баржи везли 1130 тонн грузов совокупной стоимостью 20 млн юаней. В номенклатуру перевозимых товаров вошли строительный камень, аксессуары для лифтов, рулоны цветной стали.

Как сообщается, в период навигации 2025 года по рекам Сунхуацзян и Хэйлунцзян из Китая в Россию поставляют в основном цемент, а из России в Китай — органические удобрения и медь.



FESCO



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

СПРОС РАСТЕТ

На линии FESCO между Индией, ОАЭ и Новороссийском увеличено количество контейнеровозов.

Транспортная группа FESCO (предприятие в контуре управления госкорпорации «Росатом») добавила третий контейнеровоз на линию FESCO Indian

Line West (FIL-W), соединяющую порты Индии и ОАЭ с Новороссийском.

«Теперь вместе с контейнеровозами FESCO Askold и FESCO Ekaterina на марш-

руте FIL-W будет работать теплоход. Таким образом, общая контейнерная вместимость линии увеличится на 45%, до более чем 3 тыс. TEU, а отправки будут вы-

полняться с частотой раз в две недели. В первый рейс в рамках FIL-W FESCO Yanina отправилась из порта Новороссийск 1 июня», — говорится в сообщении пресс-службы FESCO.

Контейнеровоз FESCO Yanina вошел в состав флота группы в сентябре 2021 года. Длина судна — 142 метра, ширина — 22 метра, дедвейт — 13 007 тонн, вместимость — 962 TEU. Экипаж состоит из 14 человек.

Прямой морской сервис FESCO Indian Line West работает по маршруту Новороссийск — Нава-Шева (Индия) — Мундра (Индия) — Джебель-Али (ОАЭ) — Новороссийск. Транзитное время в пути из ОАЭ в Новороссийск составляет порядка 17 суток, из портов Индии — от 21 дня.

При этом через фидерные линии партнеров группы сервис связан с индийскими портами Калькутта, Тутикорин, Ченнаи, а также с портами других государств — Чаттограм (Бангладеш), Карачи (Пакистан), Коломбо (Шри-Ланка),

Момбаса (Кения), Шувайх (Кувейт), Хамад (Катар), Бахрейн, Сохар (Оман), Даммам (Саудовская Аравия) и Дурбан (ЮАР).

«В последние годы несырьевая торговля России с Индией, Объединенными Арабскими Эмиратами и другими странами бассейна Индийского океана демонстрирует качественное развитие, создавая новые возможности для бизнеса. В этом контексте постановка третьего контейнеровоза на линию FESCO Indian Line West не только повысит ее общую вместимость и частоту отправок, но и позволит нам предлагать клиентам еще более надежный, быстрый и эффективный логистический сервис. Мы уверены, расширение линии FIL-W обеспечит стабильные и качественные перевозки для растущего числа грузоотправителей и улучшит им доступ на рынки наших стран», — сообщил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов.



23-26 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2025

18-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ
ВЫСТАВКА И КОНФЕРЕНЦИЯ
ПО ГРАЖДАНСКОМУ СУДОСТРОЕНИЮ,
СУДОХОДСТВУ, ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОРТОВ,
ОСВОЕНИЮ ОКЕАНА И ШЕЛЬФА

Стратегический партнер:

Титульные партнеры:



ТОП-10 МОРСКИХ
ВЫСТАВОК МИРА

~40 000 м²

35 000
УЧАСТНИКОВ

700
ЭКСПОНЕНТОВ

КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»



ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ
К КЛЮЧЕВОМУ СОБЫТИЮ
МОРСКОЙ ОТРАСЛИ



ЗЕМСНАРЯДЫ

«НИКОЛАЙ ГРИЧАНОВСКИЙ» ВЫСОКОЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ

Новый земснаряд будет использоваться для поддержания глубин в морской части Волго-Каспийского судоходного канала.

Несамостоятельный фрезерный земснаряд высокой производительности «Николай Гричановский» — второй в серии из трех дноуглубительных судов проекта FPDG3 — спущен на воду на производственной площадке в Астраханской области.

Судно предназначено для поддержания заданных глубин в морской части Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК), на акваториях и подходах к морским портам. Оно будет выполнять дноуглубление методом выемки грунта при помощи фрезы и грунтового насоса.

Напомним, головное судно серии «Николай Руса-

нов», предназначенное для развития Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК), пополнило группировку дноуглубительного флота Росморпорта в 2024 году.

Проект FPDG3 разработан конструкторским бюро «Флотпроект», строительство по заказу ФГУП «Росморпорт» ведет ООО «Стройлидерплюс» на производственной площадке завода «Лотос» в Астраханской области. Техническое наблюдение за строительством и рассмотрение проектной документации судна в постройке осуществляют специалисты Астраханского филиала РС.



Фото с сайта РС

Характеристики земснаряда «Николай Гричановский»: длина — 68 м, ширина — 12,2 м; высота борта — 4,1 м; дедвейт при осадке 2,1 м (по ЛГВЛ) — 607,9 тонн. Символ класса РС: KE ⊕ R3 Dredger. Производительность по воде землесосной установки составляет не менее 10 тыс. куб. м в час, глубина разработки донного грунта — от 3 до 15 м.

ТОРГОВЫЙ ФЛОТ

ПРИОРИТЕТЫ ОСК

ОСК приступает к разработке малооборотных двигателей для крупнотоннажных судов.

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) рассматривается «Кингисеппский машиностроительный завод» в качестве базовой площадки для производства малооборотного двигателя большой мощности. Предприятие обладает необходимыми компетенциями, производственными мощностями и выстроенной кооперацией, говорится в сообщении пресс-службы ОСК.

Также к реализации проекта будет привлечен российский технологический партнер, имеющий экспертные знания в области передового инжиниринга.

«Совокупность мероприятий, прорабатываемых ОСК с использованием внебюджетных источников финансирования позволит в перспективе нескольких лет организовать производство малооборотных двигателей, подготовить базу для выхода на серийное произ-

водство и создать условия для дальнейшего развития малооборотного двигателестроения в России», — отметил генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

Напомним, строительство крупных торговых судов — одна из приоритетных задач ОСК. Компания собирается наращивать собственные компетенции в проектировании и строительстве такого флота. Для этого необходимо собственное производство современных и экономичных главных энергетических установок морских транспортных судов (двигателей мощностью более 7 МВт).

Согласно принятой в 2024 году и утвержденной правительством РФ обновленной стратегии ОСК, помимо импортозамещения и строительства крупнотоннажного торгового флота, приоритетным для корпорации также является своевременное выполнение госзаказа.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

ИСПЫТАНИЯ НА ВОЛГЕ

Земснаряд «Лотос-2» готовят к сдаче заказчику.

Первый этап ходовых испытаний самоходного земснаряда с роторным рыхлителем проекта 93.159 состоялся на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта ОСК.

На судне проверили работоспособность систем, якорных и швартовых устройств, испытали вспомогательную энергетическую установку, а также радионавигационное оборудование. В конце июня планируется провести контрольный выход дноуглубительного судна «Лотос-2» перед сдачей заказчику.

Это третий земснаряд серии, два первых уже переданы в эксплуатацию в 2023 и 2024 годах. Судна строятся по заказу АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) для администраций бассейнов внутренних водных путей Российской Федерации.

Земснаряды предназначены для выполнения дноуглу-

бительных работ: разработки илистых, песчаных и песчано-гравелистых грунтов, а также для очистки рек и каналов от наносов. Про-

изводительность составляет 900 куб. м грунта в час. При свободном плавании скорость судна может достигать 12 км/ч.

Основные характеристики проекта: длина корпуса — 50 м; ширина корпуса — 11,88 м; высота борта — 2,97 м; осадка средняя с полным запасом топлива — 1,3 м; максимальная глубина выработки грунта — 10 м; минимальная глубина выработки грунта — 2 м; производительность земснаряда — 900 куб. м/ч. Судно приводится в движение посредством двух независимых азимутальных пропульсивных агрегатов, устанавливаемых на кормовой части палубы, с приводным двигателем в контейнерном исполнении по обоим бортам.



Фото пресс-службы ЮЦСС

ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

ЕЩЕ ОДНА «КОМЕТА»

Скоростное пассажирское судно «Евпатория» сдано заказчику.

На внешней сдаточной базе судостроительного завода «Вымпел» (СЗ «Вымпел», Рыбинск) Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) состоялось подписание приемного акта скоростного пассажирского судна на подводных крыльях (СПК) проекта 23160 «Комета 120М» в присутствии представителя заказчика АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

Скоростное пассажирское судно «Евпатория», названное в честь крымского города, построено совместно с феодосийским заводом

ОСК «Море». СПК прошло полный цикл ходовых и приемно-сдаточных испытаний, подтвердив заявленные характеристики.

По контракту с ГТЛК, который был заключен в рамках программы льготного лизинга водного транспорта с государственным финансированием, ОСК построила две «Кометы 120М». Первое судно на подводных крыльях «Космонавт Павел Попович» вышло на маршрут Сочи — Геленджик в начале июня 2025 года. СПК «Евпатория» будет эксплуатироваться компанией-оператором «Морские скоростные

пассажирские перевозки» также в Азово-Черноморском бассейне.

«Комета 120М» проекта 23160 предназначена для скоростных перевозок пассажиров в прибрежной морской зоне со скоростью до 65 км/ч.

Судно оснащено современными средствами связи, навигации и системой умеренной качки. Салоны эконом и бизнес-класса оборудованы креслами авиационного типа, имеют систему кондиционирования воздуха и выполнены из современных вибропоглощающих материалов.



Фото с сайта ОСК

Характеристики СПК «Комета 120М»: длина габаритная — 35,2 м, ширина габаритная — 10,3 м, водоизмещение — 73 тонны, осадка габаритная на плаву — 3,5 м, скорость — более 35 узлов, экипаж — 5 чел., пассажировместимость — 120 человек, дальность хода в полном водоизмещении 200 миль, автономность плавания — 8 часов.

ФЛОТ ДЛЯ АРКТИКИ

КАКИМ БУДЕТ РОССИЙСКИЙ АРКТИЧЕСКИЙ ГАЗОВОЗ

В рамках эскизного проектирования проработано 189 вариантов различной компоновки судна.

Крыловский государственный научный центр (КГНЦ, Санкт-Петербург) завершает эскизное проектирование судна-газовоза арктического ледового класса, способного работать в восточном секторе Северного морского пути. Работа ведется в рамках контракта, заключенного с Минпромторгом России.

«Первый этап мы выполнили еще в декабре 2024 года, сейчас проводится второй этап по окончательному эскизному проектированию газозова. Первый этап был посвящен именно выбору направления для дальнейшего эскизного проектирования, — пояснил генеральный директор КГНЦ Дмитрий Новиков. — Нами было проработано 189 вариантов

различной компоновки, все они оценивались с точки зрения реалий современной экономики».

По словам Дмитрия Новикова, сейчас выбран «наиболее оправданный вариант», на основании которого и ведется эскизное проектирование. Оно должно быть закончено до конца 2025 года. Затем КГНЦ надеется приступить к техническому проектированию газозова.

«Крыловский центр проявляет аккуратность в своих технических решениях, поэтому предложил модульную конструкцию газозова, которая позволяет при измененной ситуации варьировать комплектацию газозова», — уточнил глава КГНЦ.

Он отметил, что в проекте участвуют все отделения

научного центра. В частности, второе отделение КГНЦ прорабатывает вопросы ходкости судна и все ледовые вопросы. В проект вовлечено подразделение ЦНИИ СЭТ в части создания системы электродвижения. Третье отделение КГНЦ решает вопросы грузовой системы — хранения сжиженного газа и прочности. Особое внимание уделяется противокоррозионной защите.

«В проекте арктических газозовов мы решаем и задачи акустики, потому что в гражданском судостроении есть свои требования по акустическим системам, и они тоже должны учитываться при создании нового судна», — добавил Дмитрий Новиков.

ОСК



Фото с сайта ОСК

РАБОТА
НА РЕЗУЛЬТАТ

ОСК готова к перезапуску производственной системы судостроения.

Специалисты Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) представили комплексную стратегию развития производственной системы российского судостроения (ПСРС) на координационном совете руководителей ОСК под председательством гендиректора Андрея Пучкова.

Основной целью развития ПСРС является повышение операционной эффективности, качества исполнения бизнес-процессов и управленческих решений для достижения стратегических целей АО «ОСК» и отрасли в целом.

В 2024 году руководством корпорации было принято решение о необходимости перезапуска и трансформации существующей производственной системы ОСК в устойчивую систему управления процессами.

По словам Андрея Пучкова, ОСК готова открыто делиться полученными в ходе разработки ПСРС наработками с коллегами, «что несомненно будет способствовать достижению целей обновленной Стратегии развития судостроительной промышленности России».

Как отметил куратор проекта, заместитель генерального директора ОСК по развитию и операционной эффективности Сергей Бондаренко, ПСРС основывается прежде всего на реализации проектов изменений на предприятиях с фокусом на процессах производства. «После того как цели для каждого нашего предприятия будут сформулированы, их специалисты приступят к разработке комплексных программ технико-экономического развития, в основу которых лягут мероприятия, необходимые для достижения операционных и стратегических целей», — уточнил он.

«Комплексная оценка уровня развития производственной системы для каждой организации будет производиться по трем направлениям: оценка достижения операционного потенциала через комплексные программы технико-экономического развития (КПТЭР), оценка качества исполнения проектов строительства судов и кораблей и оценка уровня зрелости организации процессов», — говорится в сообщении пресс-службы ОСК.

Эксперты корпорации выделили 5 ключевых направлений развития ПСРС:

1. Управление производством и оборудованием.
2. Управление эффективностью и непрерывные улучшения.
3. Развитие человеческого потенциала.
4. Управление проектами.
5. Управление обеспечивающими процессами.



СОЧИ



Фото пресс-службы администрации Сочи

ПЕРВЫЙ РЕЙС «КОМЕТЫ»

Судно «Космонавт Павел Попович» вышло на маршрут Сочи — Геленджик.

В морском порту Сочи запущен маршрут Сочи — Геленджик. На нем будет работать новое скоростное пассажирское судно на подводных крыльях «Космонавт Павел Попович».

«Морские пассажирские перевозки играют важную роль в транспортной отрасли: это снижение нагрузки на автомобильный и железнодорожный транспорт, сокращение времени в пути для туристов и отдыхающих. Кроме

того, морские путешествия способствуют развитию туризма — они достаточно популярны у гостей Черноморского побережья и позволят посещать за время отдыха сразу несколько прибрежных курортов», — сказал директор департамента транспорта и дорожного хозяйства администрации Сочи Вадим Копылов. Ранее «Комета 120М» успешно прошла испытания и получила разрешение на эксплуатацию.

Судно развивает скорость свыше 60 км/ч и предназначено для перевозок до 120 пассажиров. Время в пути от Сочи до Геленджика — три с половиной часа. С середины июня запланированы дополнительные остановки в Лазаревском и Туапсе.

Летняя навигация в Сочи началась в середине мая, когда к пассажирским перевозкам приступило судно на подводных крыльях «Севастополь».

ИРКУТСКАЯ ОБЛАСТЬ

РАДОСТНАЯ ВСТРЕЧА

В городе Усть-Кут Иркутской области под музыку встретили первый за долгие годы круизный лайнер.

Расположенный в верховьях реки Лены порт Осетрово в городе Усть-Кут Иркутской области впервые за семь лет принял круизный теплоход.

Лайнер «Демьян Бедный» ООО «Ленатурфлот» (дочерняя организация ПАО «Ленское объединенное речное пароходство», ПАО «ЛОПП»), пройдя под железнодорожным и автомобильным мостами через Лену, пришвартовался у исторического здания Речного вокзала.

На площади для прибывших туристов устроили концерт с участием местных ансамблей. А по поручению генерального директора ПАО «ЛОПП» Сергея Ларионова команда теплохода провела

экскурсии для студентов Усть-Кутского института водного транспорта и школьников города.

Круизом «Усть-Кут — Якутск» Ленское пароходство открыло туристическую навигацию этого се-

зона. Длительность круиза — 10 дней. В путешествие отправились туристы со всех уголков страны — Дальнего Востока, Северного Кавказа, Северо-Западного округа, Сибири, Урала, и, конечно же, Москвы.



Фото с сайта ПАО «ЛОПП»

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ

СУДОСТРОЕНИЕ В АСТРАХАНИ

Все крупные заводы региона обеспечены заказами на годы вперед.

Портфель заказов судостроительных предприятий Астраханской области составляет около 75 млрд рублей. Об этом сообщил губернатор региона Игорь Бабушкин. Он отметил, что сегодня все крупные судостроительные предприятия региона обеспечены заказами на годы вперед. На верфях региона трудятся около 5 тыс. специалистов.

Пословам губернатора, региональное правительство помогает модернизировать заводы. Льготное финансирование позволяет верфям

закупать новое оборудование, что способствует росту объемов производства.

«Наша область расположена на пересечении важных транспортных путей и является крупным логистическим центром, для стабильной работы которого необходимы современные суда, адаптированные под условия Каспийского моря. Именно такие и строят наши корабли: уникальные, не имеющие аналогов контейнеровозы, а также серию сухогрузов», — подчеркнул Игорь Бабушкин.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

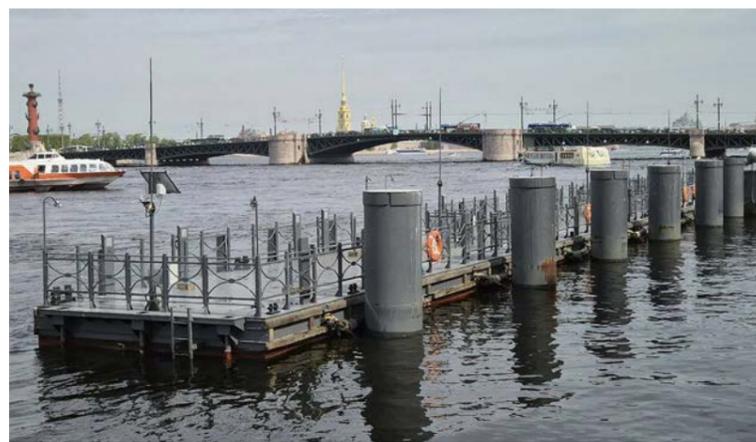


Фото пресс-службы комитета по транспорту

ШВАРТОВКА СО ВСЕМИ УДОБСТВАМИ

В историческом центре Санкт-Петербурга реконструировали два причла.

В Санкт-Петербурге после реконструкции возобновили работу причалы «Адмиралтейство» и «Летний сад».

На причалах произведена замена старых железобетонных понтонов на современные металлические, которые отличаются повышенной безопасностью, ремонтпригодностью и долговечностью. Произведена состыковка причальных фалов и монтаж металлических понтонов.

Новые причалы отличаются более высокой устойчивостью к нагрузкам, улучшенная инфраструктура для пассажиров и судовладельцев, увеличенная пропускная способность. Металлические конструкции также выдерживают сильное волнение (более 1 м) во время прохода

кораблей на парадах. Новая система крепления на металлических палы ускоряет ввод причалов в эксплуатацию перед навигацией.

Кроме того, установлена система контроля доступа с управлением входа/выхода в дистанционном режиме, а также система видеонаблюдения, камеры которой подключены к единой диспетчерской службе СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта»,

«Обновленные причалы доступны всем судоходным компаниям и частным судовладельцам. Работы проведены в рамках программы модернизации водного транспорта Санкт-Петербурга», — говорится в сообщении пресс-службы комитета по транспорту Санкт-Петербурга.



ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ



Фото правительства Нижегородской области

ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ
НА ТЕПЛОХОДЫ!

Спрос на круизы по России продолжает расти.

Пассажиры по внутренним водным путям (ВВП) России в 2024 году увеличились на 6,4% год к году и составили 11,3 млн пассажиров. Об этом говорится в докладе Банка России «Региональная экономика: комментарии ГУ» за май 2025 года.

Отмечается, что наиболее популярными среди туристов были следующие направления: между Москвой и Санкт-Петербургом, по Волге — с заходом в Казань, Нижний Новгород, Самару и другие города. В Росто-

ве-на-Дону спрос на речные круизы увеличился в 2 раза по сравнению с прошлым сезоном, а продажи выросли на 44%.

По данным Банка России, в 2025 году рост продолжится. Количество маршрутов водных круизов в текущем году превысило 400, включая новые, такие как двухнедельный круиз Нижний Новгород — Уфа — Москва с посещением 16 городов.

Как сообщалось ранее, количество круизных пассажиров в навигацию 2025 года может вырасти на 11%

НИЖНИЙ НОВГОРОД

ПЛАНЫ НА СЕЗОН

В Нижнем Новгороде намерены расширить сеть речных пассажироперевозок.



Фото из ТГ-канала Глеба Никитина

будет трехдневная поездка с ночевками в столице Татарстана и в Сарепе. Даты рейсов будут объявлены в ближайшее время», — сообщил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Отмечается, что с 3 мая «Метеоры» начали ходить в Казань с остановками в Васильсурске, Козьмодемьянске, Чебоксарах, Мариинском Посаде, связывая таким образом четыре региона.

Первый в этом году рейс до Ярославля из Нижнего Новгорода состоялся 27 мая. Этот маршрут был запущен в прошлом году и стал самым популярным из межрегиональных речных перевозок. За прошлую навигацию из Нижнего Новгорода до Ярославля и в обратном направлении было перевезено около 1,5 тыс. человек.

Компания «Водолет» прорабатывает двухдневный маршрут Нижний Новгород — Казань — Ульяновск — Тольятти — Самара с ночевкой в Казани.

Также в этом сезоне собираются расширить уже действующие маршруты.

«В 2025 году планируется продлить до Перми маршрут скоростного флота, следующего из Нижнего Новгорода в Казань и Сарепу. Это

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ДОРОГУ
ЗЕМКАРАВАНАМ!

На Азово-Донском морском канале начался сезон дноуглубительных работ.

ФГУП «Росморпорт» приступило к ремонтным дноуглубительным работам на Азово-Донском морском канале. Ремчерпание проводится в рамках запланированной на 2020–2030 годы программы.

В настоящее время работы выполняются как соб-

ственной дноуглубительной техникой ФГУП «Росморпорт» — земкараваном на базе многочерпакового земснаряда «Кубань-2», так и привлеченным земкараваном на базе многочерпакового земснаряда «Донской-405».

Всего на 2025 год на Азово-Донском морском кана-

ле запланировано извлечь и вывезти в районы захоронения 380 тыс. куб. м донного грунта. Из них с помощью собственной дноуглубительной техники ФГУП «Росморпорт» планируется извлечь 230 тыс. куб. м. Еще 150 тыс. куб. м грунта будет извлечено с задействованием техники подрядной организации.

Азово-Донской морской канал обеспечивает проход судов в порты дельты Дона — Азови Ростов-на-Дону. Общая протяженность канала — 39,3 км, из них 14 км — речная часть и 25,3 км — морская. Навигационная ширина канала — 70 м, навигационная глубина — 4 м. В зимнее время канал работает в одностороннем режиме.



Фото с сайта Росморпорта

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

РЕЙС БЕЗ КАПИТАНА

Теплоход «ДоброходЪ» модернизируют для выполнения автономных пассажирских перевозок.

Верхне-Волжский филиал Российского классификационного общества (РКО) начал наблюдение за модернизацией пассажирского судна проекта ПКС-40. Это — круизный теплоход «ДоброходЪ». Планируется, что после выполнения работ он станет беспилотным пассажирским судном и сможет в автономном режиме осуществлять перевозку пассажиров.

Теплоход «ДоброходЪ» построен в 2015 году на судовой верфи в Городце Нижегородской области. Он принадлежит круизному оператору «Гама». Длина судна 35,5 м, ширина 9,5 м, осадка 0,8 м, водоизмещение 179 тонн. В движение теплоход приводится двумя электродвигателями по 75 кВт. Движитель — гребные колеса, расположенные

в кормовой части. Они же выполняют функцию руля, что обеспечивает судну отличную маневренность. На теплоходе три палубы, четыре комфортабельные каюты, предназначенные для отдыха гостей, переговорные. Есть все условия для организации питания и проведения мероприятий, в которых могут участвовать до 200 пассажиров.



Фото с сайта РКО



БАЛТИЙСКИЕ ЯЩИКИ

В контейнерной логистике России происходят изменения на фоне общего снижения импорта.

Балтийский бассейн традиционно играл роль главных морских ворот России, в первую очередь в части контейнерных грузов. В предыдущие примерно два года рост контейнерооборота (после резкого падения в результате санкционных шоков 2022 года) обеспечивался в том числе перегруженностью железнодорожных подходов к портам Дальнего Востока, равно как и недостатком там специализированных контейнерных терминалов. Однако в последние месяцы наблюдается общее снижение импортного контейнеропотока, что негативно сказывается на контейнерных терминалах Балтики.

По мнению участников рынка, главная причина падения импортного контейнеропотока — сокращение поставок новых автомобилей из Китая. Это, в свою очередь, вызвано совокупностью факторов, среди которых выделяются существенное повышение ставок утильсбора на иностранные автомобили, высокая ключевая ставка Центробанка, слухи о скором возвращении западных или, по крайней мере, японских и корейских автомобилей на фоне определенного потребительского недоверия к китайскому автопрому.

«Главный драйвер роста контейнерного потока 2023–2024 годов — новые автомобили и автокомплекты — серьезно просел в 2025 году. Все ждут восстановления спроса. С другой стороны, восстанавливающийся контейнерный экспорт скорее тяготеет к Балтике. Отправки на Дальний Восток все еще тормозит железная дорога», — говорит директор по направлению аналитики и логистики ООО «Морстройтехнология» Александр Головизнин.

Действительно, надежды участников контейнерного рынка на восстановление импорта автомобилей из Китая имеют под собой основания: Центробанк уже приступил к постепенному



ПКТ, фото с сайта Global Ports

снижению ключевой ставки, а перспективы снятия санкций и, соответственно, возвращения на российский рынок автомобилей напрямую из Европы, Японии или Южной Кореи более чем туманны (максимум речь может идти об автомобилях западных брендов, собираемых в том же Китае). Если же под влиянием высокого утилизационного сбора китайцы начнут локализацию производств, то это тоже будет означать рост поставок автокомплектующих в контейнерах. В целом российский автопарк стремительно стареет — и отложенный спрос рано или поздно приведет к новому всплеску интереса к автомобилям из Китая (либо к локализованным в России и собираемым из китайских комплектующих).

При этом роль Балтики в контейнерной логистике за последние три года несколько поменялась. Если раньше сюда заходили фидерные суда, загружавшиеся в европейских портах-хабах (таких, как Роттердам, Гамбург и др.), то теперь речь идет о прямых перевозках из портов АТР,

соответственно, вместимость судов также возросла.

Как рассказали в контейнерной линии Aurora Line, для работы в Большом порту Санкт-Петербург сейчас целесообразно использовать суда вместимостью от 1600 до 3000 TEU. Оптимальной вместимостью для контейнеровоза, по словам руководителя линии Алексея Парилова, является примерно 2300–2600 TEU.

По мнению участников рынка, в связи с ростом вместимости заходящих в порт судов нужно подумать и о модернизации инфраструктуры, в том числе о дноуглублении.

Между тем новым фактором, влияющим на Балтийский бассейн, является растущая конкуренция со стороны северных портов: Архангельска и Мурманска. Дело в том, что одна из главных проблем Балтики сегодня — это угроза попыток перекрытия Балтийских (Датских) проливов, враждебные действия Прибалтийских стран в отношении связанных с Россией судов. Есть и экономический аспект: по оценкам Aurora

Line, перевозка контейнера по Севморпути из Китая дешевле на 20–25%, чем через Суэцкий канал. При этом Россия активно строит ледокольный флот для обеспечения круглогодичной навигации по арктической трассе. Эти соображения уже привлекли китайских партнеров: линия NewNew Shipping организовала регулярные перевозки по СМП с заходом в порт Архангельск. По мнению руководства линии, Архангельск является удобной точкой разгрузки и погрузки контейнеров, т.к. обеспечивает короткое транспортное плечо с центральной Россией.

Отметим, что организация стабильных, регулярных судозаходов в порт Архангельск может стимулировать не только импортеров, но и экспортеров в регионе (в основном это продукция лесопромышленного комплекса) отказаться от перевалки своих грузов через Санкт-Петербург в пользу Архангельска: до сих пор их сдерживал страх потери слотов на балтийских терминалах при нестабильности заходов в Архангельск.

В свою очередь Мурманская область в кооперации с упомянутой NewNew Shipping и стивидорными компаниями уже прорабатывает возможность реконструкции универсальных терминалов порта Мурманск под работу с контейнерными грузами: это Мурманский морской рыбный порт (ММРП, предполагается реконструкция одного района терминала) и Мурманский морской торговый порт (ММТП).

Важно отметить, что на государственном уровне все эти вызовы и возможности видят. Так, глава Морской коллегии Николай Патрушев на состоявшемся в конце мая 2025 года совещании, посвященном развитию порта Усть-Луга, предложил обратить внимание на возможности роста контейнеризации зерна и удобрений, в целом прироста мощностей обработки контейнерных грузов. Отдельно обсуждался и вопрос строительства новых глубоководных причалов.

Таким образом, порты Балтики в обозримой перспективе имеют все шансы оставаться главными морскими воротами России, однако для этого необходимы развитие и модернизация инфраструктуры. Кроме того, возрастает и роль соседей по Северо-Западу: портов Архангельск и Мурманск.

Виталий Чернов

По данным АСОП, морские порты Балтийского бассейна обработали 90,6 млн тонн (–2,6%), в том числе объем перевалки сухих грузов составил 42,4 млн тонн (+5,2%), наливных грузов — 48,2 млн тонн (–8,5%). Грузооборот порта Усть-Луга составил 43,3 млн тонн (–2,3%), Приморск — 21,3 млн тонн (–6,2%), Большой порт Санкт-Петербург — 19,1 млн тонн (+4,5%), Высок — 3,7 млн тонн (–9,3%).



НАГРАЖДЕНИЯ



Фото пресс-службы ОСК

НАГРАДА
НАКАНУНЕ ЮБИЛЕЯ

Почетный знак «За успехи в труде» вручен коллективу 33-го судоремонтного завода ОСК.

Помощник президента РФ, председатель Морской коллегии Николай Патрушев посетил 33-й судоремонтный завод ОСК в городе Балтийске и по поручению президента России Владимира Путина вручил коллективу предприятия государственную награду — почетный знак «За успехи в труде».

«Почетный знак был присвоен заводу в соответствии с указом президента Российской Федерации от 1 мая 2025 года №274 «О награждении государственными наградами» за высокие показатели в производственной деятельности и большой вклад в развитие оборонного потенциала России».

Николай Патрушев отметил особую значимость предприятия для оборонно-промышленного комплекса страны. «Завод является одним из старейших предприятий отрасли,

в цехах и доках которого за все годы отремонтированы и введены в боевую готовность практически все корабли и суда Балтийского флота, а также сотни судов гражданского, рыбопромыслового и научного назначения», — подчеркнул он.

Коллектив завода поздравили также полномочный представитель президента в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан, губернатор Калининградской области Алексей Беспрозванных, заместитель главнокомандующего ВМФ России Владимир Воробьев, представители ОСК.

В июне 2025 года предприятие отмечает свое 80-летие. За эти годы верфь накопила огромный опыт по ремонту кораблей и судов различных классов и назначений, включая суда на воздушной подушке.

ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО

ТРЕНИРУЙСЯ, МОРЯК!

Новые симуляторы Волжского пароходства готовят к различным ситуациям в рейсах.

Учебно-тренажерный центр морской подготовки Волжского пароходства запустил в работу навигационный тренажерный комплекс Navigator Pro 6000 и тренажер глобальной морской системы связи при бедствии COMM PRO 6000.

Проходить подготовку на новом оборудовании, вошедшем в комплект оснащения, включающий уже более 10 тренажеров и систем, будут сотрудники Волжского пароходства, а также представители других судоходных компаний и образовательных организаций.

«Волжское пароходство берет на себя существенные обязательства и затраты по развитию образовательного процесса для судоводителей не только своего флота, но и других судоходных компаний. Важно, что новое инновационное оборудование Учебно-тренажерного центра позволит обучать моряков и речников для работы на современных судах», — сказал руководитель Нижегородского филиала Российского морского регистра судоходства Сергей Коновалов.

Новые тренажеры повышают реалистичность тренировок, знакомят с работой на передовых системах навигации и связи. На симуляторах можно совершен-



Фото предоставлено Волжским пароходством

ствовать навыки маневрирования на реке и в море, а также моделировать различные сценарии, в том числе воспроизводить аварийные ситуации. Это поможет сотрудникам плавсостава принимать верные решения в сложных обстоятельствах.

«Новый комплекс оснащен программным обеспечением российского производства и полностью имитирует капитанский мостик с углом обзора 270 градусов. За счет этого на симуляторе можно учиться полностью контролировать ситуацию как впереди судна, так и по бортам. Мы стараемся, чтобы обучение судоводителю, эксплуатации бортовых систем и управлению флотом у нас проходило в формате, максимально приближенном к реальным условиям», — отметил директор

Учебно-тренажерного центра морской подготовки Виктор Коновалов.

Оборудование имеет лицензию Федерального агентства морского и речного транспорта и соответствует всем требованиям Кодекса по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты.

Волжское пароходство — одна из трех компаний в европейской части России, у которой есть свой Учебно-тренажерный центр. Всего за 25 лет его существования было выдано более 100 000 свидетельств по различным направлениям подготовки, 60% из которых получили сотрудники Волжского пароходства, включая практикантов из профильных вузов, 40% приходится на представителей других судоходных компаний.

ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

МАРШРУТ ПОСТРОЕН

На отечественное программное обеспечение переведена еще одна система управления движением судов в стране.

ФГУП «Росморпорт» завершило работы по введению в опытную эксплуатацию системы управления движением судов (СУДС) Петропавловск-Камчатский на отечественном программном обеспечении (ПО). Об этом сообщает пресс-служба Росморречфлота.

Отмечается, что ранее система использовала иностранное ПО, теперь оно заменено российским аналогом.

«Такое решение направлено на повышение независимости от зарубежных технологий, улучшение безопасности и снижение рисков, связанных с ограничениями поставок иностранных компонентов и решений», — говорится в сообщении.

Это уже пятая по счету система управления движением судов в стране, функционирующая на российском ПО. Кроме того, СУДС стала 25-й по счету системой



Фото пресс-службы Росморречфлота

в стране, находящейся в ведении Росморпорта. В зоне действия СУДС Петропав-

ловск-Камчатский осуществляется гарантированное обнаружение и устойчи-

вое сопровождение судов в Авачинской губе и на подходах к ней.



КОНФЕРЕНЦИИ

МЕСТО ДЛЯ ВСТРЕЧ

Новый конференц-зал Макаровка признан лучшим.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) ввел в эксплуатацию новейший многофункциональный конференц-зал в учебном городке на Малой Охте в Санкт-Петербурге.

Новое пространство предназначено для проведения семинаров, конференций, круглых столов и других мероприятий просветительско-прикладной направленности.

Как сообщает пресс-служба вуза, новый конференц-зал Макаровка признан «Лучшим интеграционным проектом в сфере конфе-

ренц-залов» и получил премию «ProIntegration Awards» международной выставки-форума профессионального аудио-видео-оборудования, системной интеграции, IT-технологий и digital signage «ProIntegration Tech».

Проект конференц-зала был задуман еще в 2012 году на этапе комплексной реконструкции учебного корпуса в кампусе вуза на Малой Охте. Практическая реализация идеи началась после ввода корпуса в эксплуатацию в 2022 г. с разработки дизайн-проекта и рабочей документации.

Зал имеет опцию реконфигурации пространства.

Аудитория может быстро трансформироваться из одного в два независимых звукоизолированных зала и обратно. Помещение оснащено самой современной системой отображения со светодиодными экранами большого размера. Для дублирования информации используются широкоформатные дисплеи, установленные на поворотные потолочные кронштейны. Кронштейны моторизированы: при помощи системы управления синхронно разворачиваются на 180 градусов.

«Макаровка имеет все возможности стать ведущей отраслевой дискус-



Фотография предоставлена пресс-службой ГУМРФ

сионной площадкой. Ввод в эксплуатацию нашего конференц-зала даст отрасли новый ресурс для организации и проведения деловых встреч, круглых столов, семинаров и конференций, встреч ведущих российских и зарубежных экспертов и руководителей компаний-лидеров со студентами

и курсантами университета. Реализация этого красивого и функционального проекта — приглашение лидеров отрасли к сотрудничеству с нашим вузом, в том числе в сфере дополнительного профессионального образования (ДПО)», — отметил директор Института ДПО Сергей Айзинов.

СОТРУДНИЧЕСТВО

ЭКСПЕРТЫ ДЕЛЯТСЯ ЗНАНИЯМИ

Учащимся профильных вузов рассказали о важных аспектах и нюансах бункеровочной отрасли.

Для курсантов Государственного университета морского и речного транспорта имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) и студентов Санкт-Петербургского Горного университета императрицы Екатерины II провели тематические занятия, посвященные фундаментальным аспектам бункеровочной отрасли.

Лекции разработали эксперты «Газпромнефть Марин Бункер». Имея прикладной характер, они позволяют слушателям получить актуальные знания о видах топлив — традиционных и альтернативных, их производстве на НПЗ и нефтеперерабатывающих предприятиях, о тенденциях развития ограничений в использовании топлив, о применении биокомпонентов, о многообразии физико-химических параметров и лабораторных исследований, а также об инновациях в работе с качеством топлива.

«Газпромнефть Марин Бункер» на протяжении



Фото предоставлено «Газпромнефть Марин Бункер»

многих лет поддерживает профильные вузы в рамках программы социальных инвестиций «Родные города». В частности, с 2013 года сотрудничает с Морским учебно-тренажерным центром ГУМРФ имени адмирала Макарова, помогая в формировании и развитии его материально-технической базы.

Оборудование и тренажеры, приобретенные при поддержке компании, используются на практических занятиях при подготовке персонала, работающего на морских судах, а также курсантов плавательных специальностей.

«В последние годы взаимодействие бизнеса и высших учебных заведений выходит на качественно более высокий уровень — поддержка профильных проектов дополняется целенаправленной образовательной работой, в ходе которой студенты получают как базовые, так и углубленные познания о судовых топливах и бункеровке. Мы таким образом стремимся помочь молодым специалистам определиться с их будущей специализацией и подготовиться к будущей профессиональной деятельности», — отметил генеральный директор «Газпромнефть Марин Бункер» Антон Соболев.

ОЛИМПИАДЫ

В ЧИСЛЕ ЛУЧШИХ

Макаровцы — победители всероссийской студенческой олимпиады ПАО «Газпром».

Подведены итоги заключительного этапа всероссийской студенческой олимпиады ПАО «Газпром». Двое курсантов Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) стали победителями, еще трое — призерами.

Александра Мухамедшина стала одной из победительниц олимпиады по профилю «Кораблестроение».

В числе призеров: Екатерина Кротовская (магистерская программа «Создание и ремонт судов и энергетического оборудования объектов морской и речной техники») и Иван Ободков (специальность «Судовождение на морских и внутренних водных путях»).

В конкурсе проектов по профилю «Информационные системы и технологии» победил Антон Перлин (профиль бакалавриата «Прикладная информатика в экономике»), а призером стала Ника Новичкова, обучающаяся по тому же профилю.

ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова является опорным вузом ПАО «Газпром» и в рамках этого сотрудничества проводит студенческую олимпиаду «Газпрома» по профилю «Кораблестроение». Студенты отраслевого вуза также активно развиваются в направлениях, связанных с деятельностью ПАО «Газпром»: участвуют в хакатонах и олимпиадах. Среди выпускников ГУМРФ много ребят, которые занимаются вопросами разработки программного обеспечения и информационной безопасности в дочерних предприятиях ПАО «Газпром».

В этом году в олимпиаде участвовали 76 студентов и курсантов ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова (в прошлом году приняли участие всего 44 человека), из них 31 стал победителем отборочного этапа по профилям «Кораблестроение», «Информационные системы и технологии», «Нефтегазовое дело», «Энергетическое машиностроение».