



Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№ 10 октябрь
2025

Выходит один раз в месяц

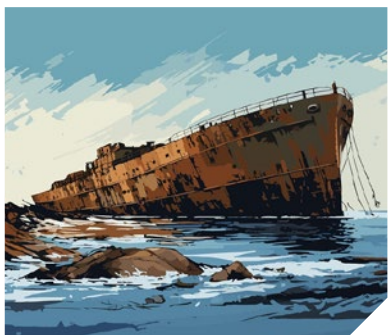
Указом Президиума
Верховного Совета СССР
за большой вклад в развитие
и совершенствование
отрасли в 1982 году
газета «Водный транспорт»
наградена орденом
Трудового Красного Знамени.

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



**ЛОКАЛИЗОВАТЬСЯ
СТАНЕТ ПРОЩЕ**
СТР. 2



**ВОЗРАСТНОЙ —
НЕ ЗНАЧИТ ВЕТХИЙ**
СТР. 3



**АМУР ГРУЗОВОЙ
И ТУРИСТИЧЕСКИЙ**
СТР. 4



**БЕЗ ЗЕМСНАРЯДОВ —
НИКУДА**
СТР. 6



**ПЕРВЫЕ НА
«МОРСКОМ ОЛИМПЕ»**
СТР. 11



Фото из Telegram-канала ОСК

СТРОИТЬ С ГОСПОДДЕРЖКОЙ

Минпромторг обозначил три основных направления поддержки судостроения.

Минпромторг России работает над оптимизацией мер поддержки судостроения, планируя сфокусироваться на трех основных направлениях. Об этом во время пленарной сессии международной выставки «НЕВА 2025» рассказал заместитель министра промышленности и торговли РФ Альберт Каримов.

«Первое — это льготный лизинг, возможно, он будет в несколько измененном виде. Второе — судовой утилизационный грант, который мы планируем сохранить и также частично изменить. Инциденты с судами еще раз подчеркнули необходимость решения вопроса обновления флота в стране. И третье — это субсидии части затрат при строительстве судов там, где мы видим, что экономическая модель в целом

не сходится. У нас есть ряд таких кейсов, которые были, однако, ситуативные. Мы хотим сделать эту меру более системной, чтобы экономическая модель эксплуатации судов вместе с учетом стоимости строительства была конкурентоспособной», — пояснил Альберт Каримов.

По информации Минпромторга, в 2026 году на субсидии будет предусмотрено 4,4 млрд рублей, 5,3 млрд рублей — в 2027 году и 4,5 млрд рублей — в 2028 году.

Мера поддержки в настоящее время находится в разработке. Условия выдачи и размер субсидий прорабатываются совместно с верфями и заказчиками судов. Планируется поэтапное предоставление субсидии в размере до 20% стоимости строительства судна на финансовое обеспечение затрат.

Также продолжается работа над проектом федерального закона о судостроении.

«Рабочая группа, которая создана администрацией президента Российской Федерации, продолжает работать над текстом федерального закона. И надеюсь, что в ближайшее время мы сможем эту работу финализировать. Рассчитываем, что принятие этого документа позволит решить ряд системных вопросов, накопившихся в отрасли», — пояснил Альберт Каримов.

Необходимость повышения эффективности поддержки судостроения обсуждалась и на форуме «Общественный транспорт 2025».

Так, генеральный директор АО «Флот Республики Татарстан» («Флот РТ») Роман Лизалин в ходе сес-

сии «Речной пассажирский транспорт России» выступил с конкретными предложениями по мерам господдержки речного транспорта. По его мнению, необходимо введение льготного лизинга со ставкой 1% и увеличение утилизационного гранта до 50% от стоимости нового судна.

Глава компании также подчеркнул острую необходимость в разработке типовых проектов причалов и судов для удешевления и ускорения развития речной инфраструктуры.

Напомним, для обеспечения роста пассажиропотока на внутренних водных путях до 19 млн человек к 2030 году необходимо построить 303 новых пассажирских судна по федеральному проекту «Производство судов и судового оборудования».



ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ПОПРАВКИ
УТВЕРЖДЕНЫ

Земли лесного фонда, выделенные под ГТС и порты, станет сложнее использовать не по назначению.

Президент России Владимир Путин подписал федеральный закон, который вносит изменения в Лесной кодекс.

Нововведения уточняют использование земель лесного фонда для строительства, реконструкции и эксплуатации гидротехнических сооружений (ГТС), водохранилищ, морских и речных портов.

Согласно российскому законодательству, перевод земель в другие категории для размещения на них различных объектов предусматривает включение информации о них в документы территориального планирования. Исключение до недавних пор составляли земли лесного фонда, используемые под создание ГТС и портов. Теперь общий порядок устанавливается и для этой категории.

Федеральный закон позволит регионам эффективнее контролировать использование земель лесного

фонда. В частности, данные поправки сделают невозможной ситуацию, когда физическое лицо брало участок под создание гидротехнической или портовой инфраструктуры, а потом переводило его в земли особо охраняемых территорий и использовало в коммерческих целях.

Теперь такие участки будут предоставляться только юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, и при условии, что объекты ГТС внесены в документы территориальной схемы планирования: федерального, регионального или местного значения.

Соответствующие поправки также вносят в Земельный кодекс РФ, в ФЗ «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую» и в ФЗ «О введении в действие Земельного кодекса Российской Федерации».

Данные изменения вступят в силу с 1 марта 2026 года.

ОСК

ПЛАНЫ ОСК

Корпорация будет рассматривать различные возможности для укрепления своих компетенций в судостроении.

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) намерена продолжить покупку эффективных активов, которые будут хорошо вписываться в структуру корпорации. Об этом журналистам в рамках международной выставки «НЕВА 2025» сообщил генеральный директор ОСК Андрей Пучков. Он напомнил, что ОСК приобрела Корпорацию морского приборостроения (КМП), которая занимается решением фундаментальных задач в области морского приборостроения. «Мы считаем, что это очень серьезное и важное приобретение для нас с точки зрения выстраивания вертикальной интеграции», — пояснил глава корпорации.

Помимо этого, ОСК приобрела «Кингисеппский машиностроительный завод» (КМЗ) для решения конкретных задач корпорации. «Верфь — это, если говорить строительным языком, генподрядчик. Она интегрирует решения, привнесенные извне, добавляя незначительную долю собственного пе-

редела. В гражданском судостроении это около 20%, в военном — еще меньше. Для обеспечения маржинальности нашей деятельности мы заинтересованы в том, чтобы значительная часть добавленной стоимости создавалась внутри компании. Маржинальность в машиностроительном переледе значительно выше, чем в судостроительном, — это общемировая практика», — отметил Андрей Пучков.

Гендиректор ОСК подчеркнул, что корпорация будет рассматривать и другие возможности для укрепления своих компетенций как в гражданском, так и в государственном оборонном заказе. «Мы активно изучаем рынок в поисках эффективных активов, которые будут хорошо вписываться в нашу структуру. Помимо повышения маржинальности, есть и вторая задача. По ряду направлений существующие поставщики не могут обеспечить ритмичные поставки необходимых комплектующих. Это второе основание для входа в те или иные виды



Андрей Пучков,
фото «Водного транспорта»

деятельности — когда просто нет альтернативных поставщиков. Яркий пример — малооборотные двигатели, которые сегодня в стране не производятся. Поэтому нам приходится самостоятельно решать эту задачу», — пояснил он. Также в ОСК заявили, что намерены достичь максимальной специализации своих верфей.

Так, в настоящее время идет технологическое переоснащение завода «Красное Сормово» для достижения максимально сжатых сроков строительства, с использованием крупноблочной технологии и модульного принципа (например, машинного отделения как единого модуля). После модернизации включиться в данный проект сможет и «Северная верфь» (по крупнотоннажным судам). В конечном итоге все верфи ОСК должны будут строить серийные платформенные решения с учетом их специализации.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

ЛОКАЛИЗОВАТЬСЯ СТАНЕТ ПРОЩЕ

Минпромторг в индивидуальном порядке готов снижать требования к локализации.

Минпромторг РФ в исключительных случаях готов рассматривать ситуации, когда норматив уровня локализации, уста-

навливаемый к судам и судовому комплектуемому оборудованию (СКО) постановлением №719, не может быть достигнут из-за отсут-

ствия какого-либо компонента. Об этом рассказал заместитель министра промышленности и торговли РФ Альберт Каримов.

«Мы часто слышим от отраслевиков, от верфей запрос на снижение требований к локализации, которые устанавливаются к судам и СКО в соответствии с постановлением №719. Минпромторг вместе с Центром компетенций по импортозамещению готов рассматривать каждый такой кейс для того, чтобы выявлять, где действительно нет аналогов российского оборудования», — сказал он.

Альберт Каримов также напомнил, что в рамках постановления №1872, по которому предоставляются субсидии на разработку и производство судового оборудования, сейчас реализуется порядка 30 проектов. При этом Минпромторг планирует и дальше дорабатывать постановление №719, включая туда все новые позиции, так как российские производители продолжают выпускать на рынок новую продукцию.



Рис. «Водного транспорта»

Постановление правительства РФ от 17 мая 2015 года №719 «О подтверждении производства российской промышленной продукции» определяет критерии присвоения продукции статуса отечественной по балльной системе оценки уровня локализации. В рамках постановления Минпромторг выносит заключение о подтверждении производства промышленной продукции на территории России.

СУДОХОДСТВО

ВОЗРАСТНОЙ — НЕ ЗНАЧИТ ВЕТХИЙ

Ограничения на использование ветхого флота должны вводиться постепенно.

В России в рамках введения ограничений по использованию ветхого флота до 2030 года потребуется замена 1714 судов.

«Список мы передали в Минпромторг, министерство работает с этим списком», — сообщил заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай. Он добавил, что ограничение по использованию ветхого флота, конечно же, будет вводиться.

При этом, поскольку в обозримом будущем российские судостроительные предприятия не смогут обеспечить полноценную замену старых судов, переход на новый флот будет постепенным и длительным.

Кроме того, планируется ужесточить выборочные проверки судов. В первую очередь это коснется флота, находящегося в зоне риска, то есть старше 30–40 лет. Заместитель министра уточнил, что в данный момент

все эти меры обсуждаются, но пока не приняты окончательно.

Необходимость достаточно длительного переходного периода при введении ограничений на использование ветхого флота отмечают и в ОСК.

По словам генерального директора корпорации Андрея Пучкова, водный транспорт остался последним видом транспорта в России, по которому нет достаточно четких регламентов по возрасту. Между тем это важный вопрос с точки зрения национальной безопасности, в данном случае — экологической. Все серьезные инциденты на водном транспорте происходили со старым флотом. Новые суда в аварии с жертвами или серьезными экологическими последствиями на протяжении последних 15–20 лет не попадали.

«Очевидно, что рано или поздно этот вопрос должен

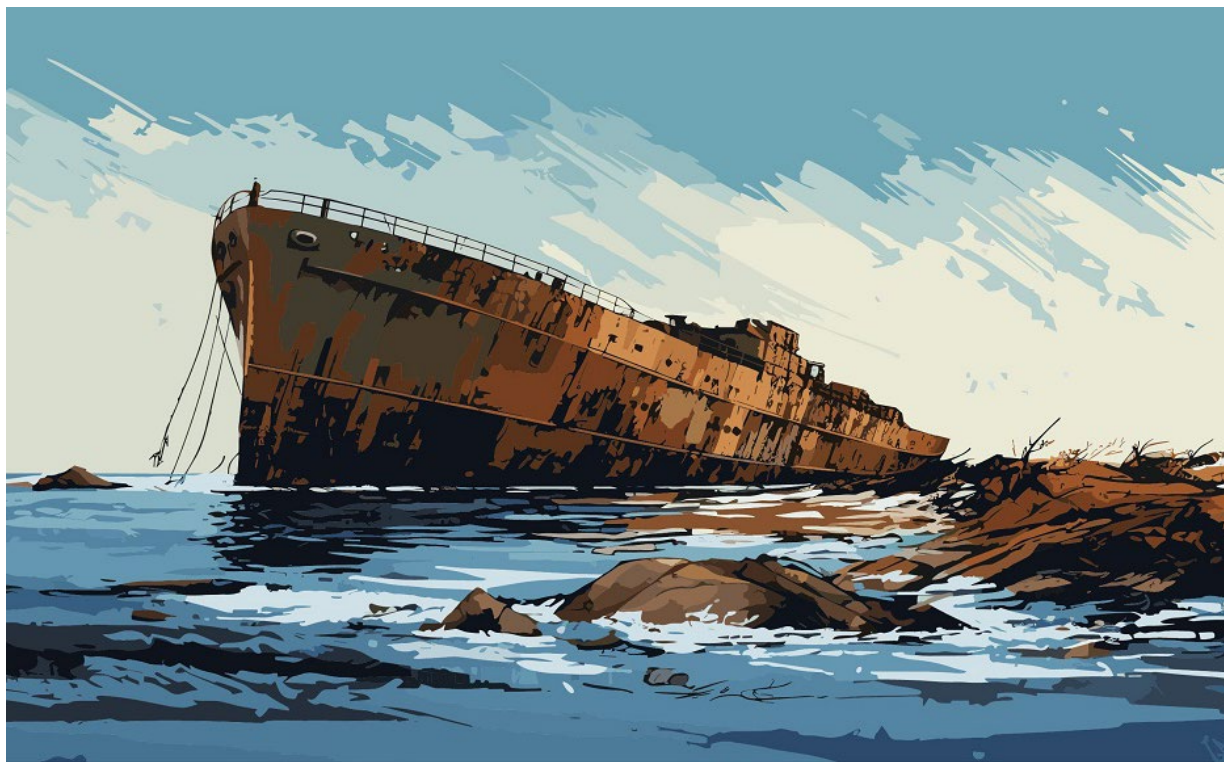


Рис. «Водного транспорта»

был быть поднят. <...> Сейчас было бы важно, чтобы государство, определившись с подходами, установило достаточно длительный период внедрения этих новых инициатив. Это необходимо для того, чтобы судовладельцы могли сориентироваться и выбрать стратегии по обновлению своего флота, чтобы отече-

ственная судостроительная промышленность могла четко ответить на вопрос, какая пропускная способность верфей на сегодняшний день и в перспективе. Кроме этого, необходимо разработать механизмы финансовой поддержки тех, кто будет свой флот обновлять. Все дискуссии, насколько мне известно, направлены

сейчас именно на оценку возможностей и нахождение баланса», — отметил Андрей Пучков.

Ранее Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) предложила властям ограничить работу ветхого флота и проработать меры поддержки, направленные на обновление судов в России.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

ВСЯ КАМЧАТКА —
ТЕРРИТОРИЯ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА

Расширение программы позволит снизить стоимость жизненно важных товаров, доставляемых в Петропавловск-Камчатский.

Камчатский край полностью включен в федеральную программу северного завоза. Это позволит снизить стоимость ряда строительных материалов, топливно-энергетических ресурсов и других жизненно важных товаров, доставляемых не только в Корякский округ, но и в Петропавловск-Камчатский.

«Камчатка — особый регион, отличающийся не только уникальной природой, но и суровым климатом и географической удаленностью от центральной части России. Мы добились того, чтобы эти особенности были в полной мере учтены в программе северного завоза. Результатом этого решения станет снижение стоимости жизненно важных товаров, которые доставляют не толь-



Фото пресс-службы FESCO

ко на север Камчатки, но и в краевую столицу», — сказал губернатор Камчатского края Владимир Солодов.

На Камчатку в рамках северного завоза поставляются топливно-энергетические ресурсы: уголь, мазут и дизельное топливо, в том числе мазутное топливо для отдаленных северных районов. Кроме топлива, в программу северного завоза включены товары первой

необходимости, в том числе медикаменты и медицинское оборудование, а также строительные материалы и промышленное оборудование. Всего по федеральной программе на Камчатку поступает более 150 видов товаров продовольственной, промышленной и медицинской отрасли.

Ранее программа северного завоза охватывала лишь часть Камчатского края.

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО

ЗЕЛЕНый СВЕТ
ДЛЯ АВТОНОМНЫХ
СУДОВ

Они будут пополнять технический и грузовой флот, работать на паромных переправах и Северном морском пути.

В России уже полностью готова техническая и нормативно-правовая база для внедрения автономных судов. Об этом сообщил заместитель директора департамента судостроения и морской техники министерства промышленности и торговли РФ Михаил Ибрагимов.

«В настоящий момент уже создана вся необходимая технологическая и нормативная база, которая нам позволяет соответствующие разработки (автономного судовождения. — Прим. ред.) внедрять. Теперь стоит задача обеспечить экономическую эффективность», — сказал представитель министерства.

В последнее время автономное судоходство все шире внедряется в судоходную отрасль. В качестве приоритетных направлений Михаил Ибрагимов назвал паромные переправы, также такой флот будет востребован для грузоперевозок и работы на Северном морском пути.

Что касается научной части, то в рамках федерального проекта «Автономное судовождение» выполняются опытно-конструкторские работы. Среди задач — совершенствование систем технического зрения, алгоритмов маневрирования, инструментов кибербезопасности и др.



ЕРП

ПЕСОК ДОСТАВЛЕН!

Для металлургического производства со дна реки Енисей добыто более 1 млн тонн песка.

План по добыче песка в навигацию 2025 года в объеме 1 млн 135 тонн выполнен Енисейским речным пароходством (ЕРП) в полном объеме. Продукция поставляется «Норникелю» и используется в процессе металлургического производства. Енисейское пароходство добывает песок со дна реки Енисей на Грибановском месторождении, расположенном в 20 км от Дудинки, с помощью специального судна — земснаряда «ПЗС-500-26».

Закрепленный на пяти якорях в границах отведенного под выработку участка, земснаряд мощным насосом качает песок на баржи, где он оседает, а вода стекает за борт. Экипаж из 15 человек работает в круглосуточном режиме, отгружая в сутки по 8–9 барж грузоподъемностью 2,5–3 тонны.

«На земснаряде больше механизмов, чем на обычном теплоходе, поэтому требуется уделять особое внимание техническому состоянию судна, своевременно делать профилактику и ремонт. Мы поддерживаем ПЗС в безукоризненном состоянии и используем современные технологии при ремонте. Так, благодаря применению инновационного материала облицовка грузового насоса не требует замены вот уже третий год, в то время как раньше ее обновляли ежегодно. А коли-

чество профилактик в течение навигации сократилось до одного раза вместо двух-трех», — отметил командир земснаряда «ПЗС-500-26» Виктор Скобелин.

Всего на песчаной линии были задействованы 12 барж и 2 буксира-толкача, которые доставляли груженные суда в порт Дудинка и приводили порожние под погрузку. Также они помогали перемещать несамоходный ПЗС по мере выработки участков.

«Главную сложность при добыче и перевозке песка создают штормовые погодные условия, которые нередки в низовьях Енисея. От экипажей требуется большое мастерство, чтобы при сильном ветре и волнах подходить к земснаряду и забирать, подводить баржи. Но, несмотря на все трудности, наши речники, как всегда, достойно справились с поставленной на навигацию задачей», — подчеркнула генеральный директор Енисейского речного пароходства Ольга Ксанф.

ЕРП играет ключевую роль в созданной «Норникелем» транспортно-логистической схеме по доставке на север Красноярского края грузов для промышленных предприятий и жизнеобеспечения территорий, не имеющих железнодорожных путей и автомобильных дорог круглогодичного действия.



Фото ЕРП

РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ



Фото с сайта Хабаровского речного порта

АМУР ГРУЗОВОЙ И ТУРИСТИЧЕСКИЙ

Грузоперевозки по Амуру в перспективе планируется увеличить до 4–7 млн тонн, круизные маршруты — расширить.

Дорожная карта проекта по созданию перегрузочного комплекса на базе речного порта Джалинда в Амурской области утверждена на заседании рабочей группы под председательством заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Федора Шишлакова.

«Создание перегрузочного комплекса на российско-китайской границе откроет альтернативный экспортный маршрут через Амур, усиливая торговые связи с Китаем», — говорится в сообщении пресс-службы Росморречфлота.

Детальный мастер-план порта Джалинда планируется подготовить в 2026 году. При проектировании учтут возможность круглогодичной транспортировки грузов через реку Амур в Китай: в навигационный период — посредством понтонов и паромных переправ, в зимний — по ледовой переправе.

В «дорожную карту» также вошли работы по увеличению габаритов судовых ходов на пограничных участках водных путей от порта Джалинда до порта Поярково и поддержанию гарантированных глубин.

Реализация проекта призвана стимулировать экономический рост не только Амурской области и Республики Саха (Якутии), но

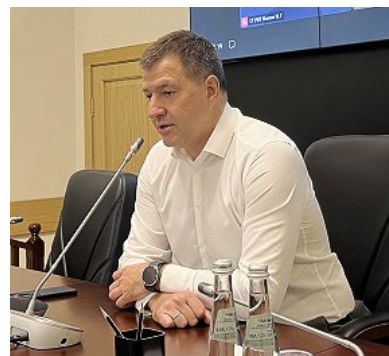
и всего Дальневосточного федерального округа.

ЦИФРЫ, К КОТОРЫМ НАДО СТРЕМИТЬСЯ

Концепция, разработанная Восточным центром государственного планирования, предусматривает рост грузоперевозок по реке Амур до 4–7 млн тонн к 2040 году. Для достижения этого результата необходима комплексная работа: от обновления флота до обеспечения гарантированных глубин.

«Главный принцип — отталкиваться от реального спроса и потребностей грузоотправителей», — отметил директор Восточного центра государственного планирования Михаил Кузнецов на круглом столе «Вопросы восстановления и наращивания транграничных и межрегиональных пассажирских перевозок» в Совете Федерации.

Важным аспектом обсуждения стала проблема обновления флота. Председатель совета директоров «Амурского пароходства» Александр Рудик заявил, что для роста и обновления флота должны быть приняты комплексные меры поддержки, которые уже апробированы другими странами — в частности, Китаем. «Их реализация — будь то целевые субсидии судостроительным заводам или льготы для перевозчиков — по-

Федор Шишлаков,
фото с сайта Росморречфлота

зволит отечественным компаниям работать в равных условиях».

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПРОДУКТ

Отдельный блок обсуждения был посвящен развитию туристического потенциала. Посол по особым поручениям МИД России Александр Козлов отметил, что взаимовыгодным представляется туристическое направление, особенно речные круизы. «Здесь можно быстро создать привлекательный продукт, ориентированный на уникальную природу Дальнего Востока».

Эксперты туристического рынка высказали идею разработать как короткие круизные маршруты, которые более востребованы у российских и китайских туристов, так и туристические продукты продолжительностью 5–6 дней. Одной из конкретных инициатив, заслуживающих отдельного внимания, назвали предложение губернатора Хабаровского края о запуске международных речных круизов от Харбина до Благовещенска и на Шантарские острова.

СУДА «РЕКА-МОРЕ»

КАК ПРЕВРАТИТЬ СУХОГРУЗ В КОНТЕЙНЕРОВОЗ И ТАНКЕР



Рис. предоставлен пресс-службой ОСК

ОСК представила первую в России унифицированную платформу для строительства судов типа «река-море».

Завод ОСК «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде станет основной площадкой строительства судов «река-море» на базе первой в России унифицированной платформы (Платформа №1). Платформа предназначена для серийного строительства универсальных сухогрузов, контейнеровозов и танкеров класса PC R2.

«Мы планируем базироваться при реализации этого проекта на мощностях нашего «Красного Сормово». И мы считаем, что наша задача построить там конвейерное производство, чтобы выпускать до 20 судов в год. Это и для данного предприятия, и для многих других абсолютно беспрецедентные показатели», — рассказал генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Андрей Пучков на международной выставке «НЕВА 2025», в ходе которой состоялась презентация Платформы №1.

Разработкой проекта занималось конструкторское бюро ОСК «Вымпел».

Отмечается, что в ходе работы было принято несколько важных решений: движительно-рулевой комплекс полностью унифици-

рован для всех судов, одинаковыми будут вспомогательные дизель-генераторы (отличается только их количество в зависимости от конкретного судна). Также будет унифицировано оборудование энергетической установки (котельная установка и подруливающее устройство) и общесудовое оборудование (насосы, системы вентиляции и кондиционирования, запорная арматура), а планировка помещений и их оснащение выполняются по единым стандартам.

Благодаря этим изменениям количество уникальных

компонентов, требующих отдельного производства и обслуживания, сократится на 20%, что позволит существенно упростить производство, монтаж и обслуживание судов, а также снизить затраты на закупку и хранение комплектующих.

На базе платформенного решения будут строить универсальные сухогрузы класса PC R2 (надстройка в корме, аналог RSD59), контейнеровозы класса PC R2 (надстройка в носу, аналог 00108) и танкеры класса PC R2 (аналог пр. 19900M).

Для реализации платформенного подхода специ-

алисты ОСК предлагают использовать на всех типах судов 6 унифицированных корпусных блоков.

Блок 1 — носовая оконечность, единый блок для представленных типов судов. Собирается с проложенными коммуникациями, установленным подруливающим устройством и якорно-швартовным оборудованием.

Блок 2 — переходный блок от цилиндрической части к носовой оконечности. Для контейнеровоза (надстройка в носу) в переходном блоке размещаются жилые и служебные помещения, для су-

хогруза и танкера (надстройка в корме) — часть грузовой зоны и носовые служебные помещения.

Блок 3 — грузовая зона, собирается под конкретный тип судна (танкер/сухогруз), а также под задачи заказчика.

Блок 4 — кормовая оконечность, единая поверхность кормовой оконечности, максимально унифицированные выгородки и стенки цистерн для всех типов судов. Собирается со всем установленным оборудованием и коммуникациями по типам судов.

Блоки 5 и 6 состоят из жилой надстройки, рулевой рубки и служебных помещений, единых для всех типов судов.

При строительстве судов на базе платформы типовыми будут не только отдельные блоки корпуса, но и большая часть судового комплектующего оборудования. Это позволит сформировать пул постоянных поставщиков, насытить рынок необходимыми запасными частями, что впоследствии должно положительно отразиться на сроках и стоимости технического обслуживания судов.

«Мы стремимся к полному импортозамещению, к контрактам с отечественными поставщиками оборудования, что позволит устранить валютные и экспортные риски. За счет объемов мы должны добиться стоимости, которая устраивает наших заказчиков», — сообщил заместитель генерального директора ОСК по инжинирингу Борис Богомолов.

По расчетам ОСК, унифицированная судовая платформа позволит сократить время строительства судов до 30%.

Новые платформенные решения спроектированы в соответствии с современными международными нормами по выбросу CO₂ и индексу энергоэффективности.

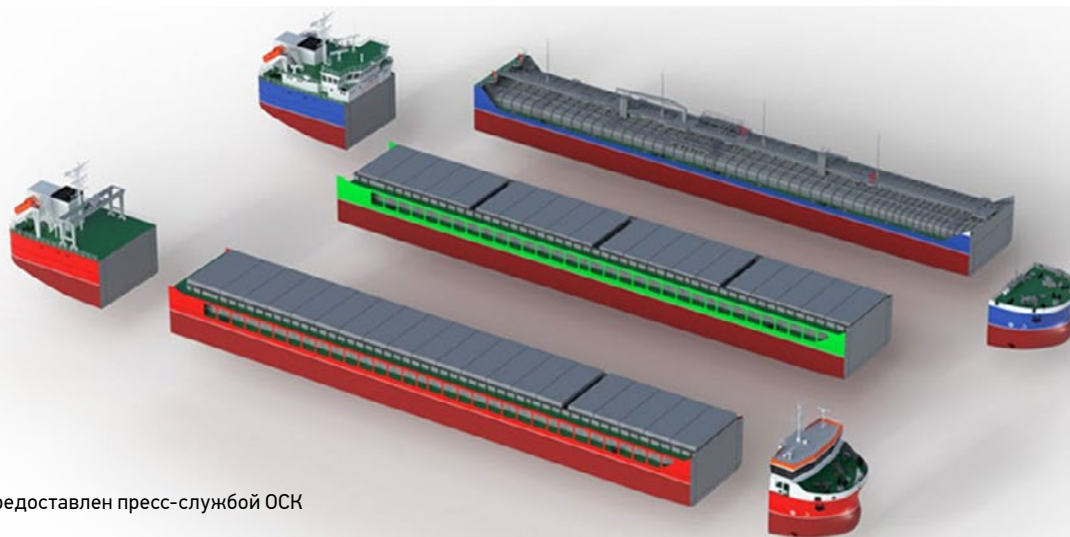


Рис. предоставлен пресс-службой ОСК

Основные характеристики судов унифицированной платформы «река-море»: длина — 141 м, ширина — 16, 8 м, осадка — 3,6/4,7/5,4 м, вместимость грузовых трюмов/танков — от 8,9 тыс. куб. м до 12,4 тыс. куб. м.



БУКСИРЫ

БУКСИР ДЛЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Мощное судно класса Arc6 строится для порта Саббета.

На судостроительном заводе имени Б.Е. Бутымы (Керчь) состоялась церемония закладки нового буксира ледового класса Arc6 проекта NE060, который предназначен для работы на Северном морском пути. Судно пополнит флот Арктического бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» и будет работать в порту Сабетта — на западном берегу Обской губы Карского моря. По завершении строительства его доставят в Арктику по внутренним водным путям.

«На Северном морском пути растет объем перевозок, в этой связи «Росморпорт» развивает и обновляет свой буксирный флот в Арктике. Мощное судно класса Arc6 как раз способно работать в сложных ледовых условиях, присущих Крайнему Северу. Кроме того, мы будем использовать буксир

для доставки лоцманов на танкеры», — отметил заместитель директора Арктического бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Валерий Яковенко.

Буксир проекта NE060 представляет собой стальное однопалубное самоходное судно с рулевой рубкой кругового обзора и машинным отделением в его средней части, где расположены 2 дизельные энергетические установки, приводящие в движение полноповоротные винторулевые колонки. 4 водонепроницаемые переборки делят буксир на 5 водонепроницаемых отсеков.

Судно рассчитано как на буксировку, так и на другие работы — противоаварийные, пожарные, поисково-спасательные. Буксир обладает повышенной маневренностью, корпус защищен ледовым поясом, ледовыми и дополнительными



Рис. с сайта Росморречфлота

шпангоутами. На борту оборудован пункт коллективной безопасности для защиты экипажа в аварийных ситуациях при работе с СПГ-танкерами.

Передача буксира должна состояться до 31 мая 2028 года. Стоимость договора составит более 3,78 млрд рублей. Также предусмотрен опцион еще на 2 судна.

Судно проекта NE060 (разработан АО «Нордик Инжиниринг») имеет следующие характеристики и параметры: класс — КМ ⚙ Arc 6 (hull, machinery); наибольшая длина корпуса — 40 м; наибольшая ширина корпуса — 14,8 м; высота борта на миделе — 7 м; максимальная осадка — 6,9 м; максимальное водоизмещение — 1645 тонн; максимальная скорость хода при полном водоизмещении на чистой воде — 11,8 узла; двигатели — 2 ВРК; мощность главных двигателей — 2×3500 кВт; максимальное тяговое усилие на переднем ходу — 70 тонн.

ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫЙ ФЛОТ

БЕЗ ЗЕМСНАРЯДОВ — НИКУДА

Росморречфлот планирует сосредоточиться на строительстве малых земснарядов по программе льготного лизинга.

По программе льготного лизинга в 2025 году Росморречфлоту планируется передать 8 земснарядов.

Обновление флота идет по нескольким трекам. Так, в период с 2018 по 2024 годы было построено 9 единиц нового дноуглубительного флота по различным проектам на различных судостроительных заводах за счет бюджетных средств. «При этом мы сейчас ставим перед собой задачу свести это обновление к единой понятной концепции», — отметил заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Федор Шишляков.

Также в рамках действия программы льготного лизинга за 2023–2024 годы были приобретены 9 единиц для администраций

бассейнов внутренних водных путей (ВВП). «Здесь мы частично достигли того, что задумали. А это — некая серийность и единый подход к дноуглубительной технике в разных бассейнах, чтобы исключить различные подходы к их эксплуатации и упростить планирование как самих работ, так и ремонта. Мы с ГТЛК

и с предприятиями, которые занимаются строительством, тесно сотрудничаем. Пока нам есть к чему стремиться, — признал Федор Шишляков. — В текущем году у нас также планируется по программе льготного лизинга приобретение еще 8 земснарядов, по которым работа находится в завершающей стадии».



Фото из ТГ-канала ЮЦСС

Сейчас в эксплуатации администраций бассейнов находится 82 единицы дноуглубительного флота различной производительности и различных технических решений.

По оценкам Росморречфлота, период закупки относительно крупных земснарядов завершен. В ближайшее время планируется сосредоточиться на строительстве малых земснарядов по программе льготного лизинга.

«Вопросы строительства дноуглубительного флота большой производительности на ближайшую перспективу в рамках действующих бюджетных корректировок пока у нас не просматриваются. При этом понятно, что в горизонте долгосрочного планирования мы должны будем вернуться к строи-



Федор Шишляков, фото из ТГ-канала ЮЦСС

тельству подобной техники», — пояснил Федор Шишляков.

По его словам, пока решение текущих задач видится в реализации программ капитального ремонта и модернизации действующей техники.

При этом Росморречфлот следит за разработками в судостроительной сфере и готов к конструктивному сотрудничеству с верфями.

ОСК

РЕГИОН МОРСКОЙ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

На верфях Петербурга ОСК намерена наладить серийный выпуск земснарядов.

Санкт-Петербург, где расположен крупнейший в стране судостроительный кластер, выбран Объединенной судостроительной корпорацией (ОСК) в качестве базовой площадки для создания морской дноуглубительной техники. Об этом сообщила заместитель директора департамента продаж и контрактации гражданского судостроения АО «ОСК» Наталья Ошикер. «В качестве ключевого исполнителя рассматриваются «Адмиралтейские верфи», которые на сегодняшний день являются одним из лидеров в создании сложных технических судов», — заявила она, добавив, что к работе планируется привлечь лучших специалистов местных конструкторских бюро.

По данным ОСК, под флагом Российской Федерации в настоящее время эксплуатируются 49 морских земснарядов. 78% из этих судов — иностранной постройки и лишь 22% построены в России. При этом средний возраст морских земснарядов составляет порядка 30 лет (20 единиц находятся в эксплуатации более 30 лет).

«Обновление дноуглубительного флота является критически важным для поддержания судоходных путей и реализации новых инфраструктурных проектов. Сегодня ОСК заявляет о том, что производственные мощности заводов и конструкторских бюро для решения поставленных

задач готовы», — отметила Наталья Ошикер. — Как бы громко это ни звучало, но это факт: серийное строительство отечественного дноуглубительного флота сегодня является безальтернативным решением для обеспечения технологического суверенитета Российской Федерации. ОСК готова выступить системным интегратором по созданию отечественных земснарядов, включая обновление облика, разработку технологии дноуглубительных работ, взаимосвязанное проектирование судна и комплексов дноуглубительного оборудования, строительство и сдачу судна», — сказала Наталья Ошикер.



Фото с сайта АО «Адмиралтейские верфи»

ТАНКЕРЫ

УНИВЕРСАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

Для отечественного танкера-газовоза разработаны три варианта грузовых танков.

Отечественный танкер-газовоз арктического ледового класса для Северного морского пути спроектирован с учетом вариативности критического оборудования. Как следует из презентации Крыловского государственного научного центра (КГНЦ), разработаны варианты с мембранными, сферическими и призматическими грузовыми танками.

По расчетам КГНЦ, при использовании мембранных танков грузовместимость

газовоза составит около 175 тыс. куб. м, а при использовании двух других видов танков — порядка 160 тыс. куб. м.

Как ранее сообщал директор КГНЦ Дмитрий Новиков, в рамках эскизного проектирования центр проработал 189 вариантов различной компоновки, каждый из которых оценивался «с точки зрения реалий современной экономики». При этом была предложена модульная конструкция газовоза, которая позволяет при измененной

ситуации варьировать комплектацию судна.

Напомним, разработка танкера-газовоза для перевозки сжиженного природного газа (СПГ) по Севморпути ведется по заказу Минпромторга России в рамках государственного контракта, заключенного в 2024 году. В ходе первого этапа работ был определен оптимальный вариант танкера в части ледового класса, систем хранения груза, транспортной обработки груза, энергетической установки и движителя.

АРКТИКА

РЫВОК В БУДУЩЕЕ

Эксперты прогнозируют стремительное развитие арктического судоходства в связи с внедрением новых технологий.

Следующий технологический рывок в коммерческом арктическом судоходстве позволит за 5–10 лет достичь такого же уровня развития, который ранее требовал 25 лет. Такое экспертное мнение в ходе Восточного экономического форума (ВЭФ-2025) высказал председатель Совета участников судоходства по Севморпути Сергей Франк.

За последние 25 лет произошло бурное развитие технологических подходов к конструированию судов усиленного ледового плавания и к арктическому судоходству. Уникальные проекты реализованы российскими промышленными и судоходными компаниями в российском секторе Арктики. Среди них — Варандей, Приразломное, «Новый порт», СПГ-проекты на Ямале и логистические проекты «Норильского Никеля». С начала нулевых годов появилась целая плеяда судов высокого арктического класса с революционными для судоходной индустрии технологическими решениями. Накоплена огромная эмпирическая база данных о современных возможностях судоходства в Арктике. И в этом большая заслуга отечественных компаний «Росатом», «Новатэк», «Совкомфлот».

Примерно такой же технологический рывок, по оценке Сергея Франка, предстоит в ближайшие 5–10 лет. «Темпы технического прогресса человечества, как мы можем сегодня наблюдать, очень высоки. И в России, и в других странах сегодня мы видим настоящий технический и технологический бум, связанный с цифровизацией, новыми материалами. Вечная гонка за совершенством и конкурентоспособностью будет и дальше двигать прогресс. Уверен, в 2028–2035 годах мы будем свидетелями более совершенных и более эффективных технологических решений в коммерческом флоте, особенно в сегменте судов арктического класса», — сказал Сергей Франк.



Сергей Франк, фото с сайта Росконгресса

Он отметил, что возможности российского ледокольного флота в Арктике за последние 20 лет значительно усилились: «Первое поколение арктических торговых судов в нулевых годах компании строили в условиях ощутимого дефицита ледоколов, а сейчас в России выстроена устойчивая ледокольно-транспортная система, значительно возросла пропускная способность Северного морского пути, что тоже будет учтено в новых современных проектах коммерческого флота для Арктики. Мы увидим уникальные технологические решения в новых формах корпусов, в пропульсивных комплексах, в судовой энергетике и в дальнейшей автоматизации процессов управления судном».

При этом Сергей Франк не исключил использование ядерных энергетических установок (ЯЭУ) в проектах нового арктического судоходства.

Спикер обратил внимание на еще одну важную деталь. «Приходится иногда слышать, что некоторые научные центры и проектные организации ряда стран сейчас изолировали сами себя от технических инноваций на Северном морском пути, и это станет непреодолимым фактором для дальнейшего прогресса. Но это заблуждение. Технический прогресс не остановить. Сегодня мы становимся свидетелями формирования новых партнерств инженеров, ученых, судоходных и судостроительных предприятий разных стран, заинтересованных в нахождении эффективных решений», — подчеркнул Сергей Франк.



ОБЬ-ИРТЫШСКИЙ БАССЕЙН



Фото пресс-службы администрации бассейна

БОЛЬШЕ
ЗАПЛАНИРОВАННОГО

Администрация «Обь-Иртышводпуть» справилась с поставленными на сезон задачами.

Подведены предварительные итоги навигации 2025 года в Обь-Иртышском бассейне. Общий объемом дноуглубления составил почти 4,2 млн куб. м, что на 11,5% больше запланированного. Выполнено 465 съездов для контроля состояния судовых ходов, протралено 640 кв. км акватории.

«Самый важный итог — транспортных происшествий по причине неудовлетворительного содержания водных путей в бассейне не зафиксировано», — говорится в сообщении пресс-служ-

бы ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть».

«Для Обь-Иртышского бассейна, с его огромной протяженностью водных путей и ключевой ролью в обеспечении северного завоза, этот проект открывает принципиально новые возможности. Мы движемся к созданию полностью прозрачной, предсказуемой и эффективной системы речной логистики», — подчеркнул руководитель ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» Роман Чесноков.

МОСКВА

ПРИЯТНЫЙ НЕ СЕЗОН

В Москве на речных электросудах начинают действовать зимние тарифы.

Поездки на столичных речных электросудах стали дешевле в два раза. Зимние тарифы установлены с 1 октября по 30 апреля.

«Наши уникальные электросуда работают круглый год. Они перевозят пассажиров даже в холодное время и могут проходить по мелкобитому льду толщиной до 20 сантиметров. В салоне всегда поддерживается комфортная температура», — отметил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта и промышленности Максим Ликсутов.

На круглогодичных электросудах пассажирам доступны практически все привычные способы оплаты

поезда в московском транспорте. Стоимость одной поездки по зимнему тарифу в зависимости от дня недели и способа оплаты составит от 100 до 150 рублей.

Дети в возрасте до семи лет могут совершать поездки на электросудах бесплатно, но только в сопровождении взрослых. Для владельцев абонемента «Единый» на 30, 90 и 365 дней поездки включены в стоимость, в том числе в сервисе «Мультитранспорт».

Сегодня регулярный речной электротранспорт курсирует по трем маршрутам: это Киевский — Парк «Фили», ЗИЛ — Печатники и Новоспасский — ЗИЛ.

ВОЛГО-БАЛТ

БЛАГОПРИЯТНЫЕ ПРОГНОЗЫ

В Волго-Балтийском бассейне увеличился пассажиропоток.

ФБУ «Администрация «Волго-Балт» ожидает роста пассажиропотока по внутренним водным путям в границах своего бассейна не менее чем на 6% по итогам 2025 года в сравнении с показателем предыдущего года. Об этом сообщил и.о. руководителя администрации Дмитрий Глушаков.

По его словам, основная причина — это переориентация туристических операторов с центральной части России на Северо-Запад из-за малоснежной зимы и, как

следствие, маловодности. Другая причина — общее развитие внутреннего туризма, сопровождаемое ростом турпотока в направлении Санкт-Петербурга, что стимулирует экскурсионные водные маршруты и за пределами города.

Увеличение пассажиропотока по сравнению с соответствующим периодом 2024 года в настоящее время составляет 6% (339,9 тыс. чел.), по итогам текущего года ожидается прирост не менее этого показателя при

условии хорошей погоды осенью.

Положительно на ситуации в целом может сказаться и следующая мера.

Уже в этом году ФБУ «Администрация Волго-Балт» планируется освободить от налога на имущество Ленинградской области. Как отметили в правительстве региона, решение было принято для поддержки администрации Волго-Балта с целью обеспечения финансирования внутренних водных путей.



Фото «Водного транспорта»

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

НОВЫЙ СКОРОСТНОЙ МАРШРУТ ПО ЕНИСЕЮ

Судно на подводных крыльях «ВосходЪ-1» будет выходить в рейсы до середины октября.

Компания «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» в сентябре открыла скоростную пассажирскую линию на Енисее по маршруту Красноярск — Дивногорск — Красноярск. Сообщается, что скоростное судно на подводных крыльях (СПК) «ВосходЪ-1» будет работать на линии до середины октября.

Средняя скорость движения судна составляет 60 км/ч. Время в пути от Красноярска до Дивногорска занимает 1 час, на обратном маршруте — 40 минут.

СПК «ВосходЪ-1», вмещающее 68 пассажиров, прошло полную модернизацию и ремонт. Судно отправляется от речного вокзала Красноярска дважды в день

пять дней в неделю: в понедельник, четверг, пятницу, субботу и воскресенье. В навигацию 2026 года планируется увеличение частоты рейсов — до 5 в день.

Как отметили в компании, водный маршрут между Красноярском и Дивногорском является популярным у жителей и гостей Красноярского края.



Изображение с сайта компании «ВодоходЪ»

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



Фото пресс-службы компании АО «ВодоходЪ. Пассажирский Порт»

ТРЕНДЫ ПЕТЕРБУРГСКОЙ НАВИГАЦИИ

Интерес к водному транспорту в городе на Неве остается стабильно высоким.

В Санкт-Петербурге в навигацию 2025 года открыли 22 новых экскурсионных маршрута по рекам и каналам. Так, новый причал на реке Карповке позволил запустить такие водные маршруты, как «Утренняя Карповка», «Елагин остров с воды», «Водное такси», «Золотое кольцо на теплоходе» и «Петровский Петербург». Также любителям водных прогулок представили маршрут «Сердце Петербурга», который проходит мимо Шереметевского дворца, Никольского собора и Мариинского театра, и маршрут «Ожерелье Северной Столицы», который в том числе выходит к Эрмитажу и Петропавловской крепости.

«Это говорит о растущем интересе к водным прогулкам в Петербурге и развитии туристической инфраструктуры», — подчеркнули в городском комитете по транспорту.

МАРШРУТЫ
ОТ А ДО Я

Для удобства пассажиров вся информация о действующих маршрутах собрана в ГИС «Перечень маршрутов водного транспорта» («ПМВТ»). С помощью сервиса пользователи могут найти похожие направления, сравнить их и выбрать наиболее подходящее. Полезен этот сервис и для судовладельцев, которые внесли свои регулярные маршруты в перечень, было заранее подготовлено и опубликовано полное расписание швар-

товок к городским причалам на навигационный период, что значительно упростило работу компаний, позволяя им лучше планировать рейсы и оптимизировать работу. Такой подход способствует повышению эффективности перевозок и улучшению качества обслуживания туристов и местных жителей», — отметил директор СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» Геннадий Дедков.

НОВЫЕ СУДА
«ВОДОХОДА»

Судоходные компании, работающие в Петербурге, уже начали подводить итоги навигации 2025 года.

АО «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» увеличило перевозки пассажиров в Санкт-Петербурге на 20%. Это стало возможным за счет ввода в эксплуатацию трех дополнительных судов.

Так, в конце мая прогулочное судно «Столичный-1» вышло на туристические маршруты по рекам Санкт-Петербурга, с начала июля СПК «ВосходЪ-3» начало выполнять рейсы на маршруте Санкт-Петербург — крепость «Орешек», а 22 июля было представлено судно «Стрельна», построенное специально по заказу компании.

«С момента запуска проект подтвердил свою коммерческую состоятельность. В отличие от дизельных судов эксплуатация электросудна «Стрельна» в разы выгоднее. Электросудно оборудовано гибридной силовой установкой. За счет

вспомогательного источника питания кратно повышается автономность хода. В электрорежиме со всеми работающими потребителями судно может пройти не менее семи часов, далее подключается генератор, что позволяет судну продолжить маршрут», — отметила заместитель генерального директора по коммерческой деятельности и управлению проектами малого флота АО «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» Любовь Куклина.

Скоростные «Метеоры» компании, помимо туристических рейсов в Петергоф, также выполняли перевозки на городской регулярной линии по Неве, соединяющей Речной вокзал (станция метро «Пролетарская») и причал «ВодоходЪ». Водный пассажирский маршрут работает третий год и позволяет без пробок добраться в утренние и вечерние часы из густонаселенных районов города в центр и обратно. Пассажиропоток на линии вырос по сравнению с 2024 годом более чем в три раза.

Всего за навигацию-2025 в Санкт-Петербурге прогулочный и скоростной флот компании совершил 5807 рейсов и перевез свыше 240 тыс. человек.

Помимо запуска новых судов и маршрутов, компания «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» в этом сезоне провела глубокую модернизацию скоростных судов: обновлены интерьеры и электроника, двигатели заменены на более современные и экологичные. Причал-дебаркадер на Дворцовой набережной

также прошел модернизацию: произведена полная замена надстройки, организована дополнительная посадочная палуба для одновременной посадки пассажиров сразу на два судна.

МИЛЛИОН
ПАССАЖИРОВ
«НЕВЫ ТРЕВЕЛ»

В целом довольны навигационным сезоном 2025 года и в судоходной компании «Нева Тревел».

«Общий спрос немножечко упал, но больше 1 млн пассажиров мы на сегодняшний день уже в Санкт-Петербурге перевезли. Наверное, не достигнем показателей прошлого года, но в целом увеличился, конечно же, спрос и интерес к нашим новым судам», — рассказал генеральный директор «Невы Тревел» Юрий Набатов.

Он уточнил, что в текущем сезоне в Санкт-Петербурге полноценно работало уже пять скоростных катамаранов проекта «Котлин». Кроме того, компания запустила в эксплуатацию новый однопалубный теплоход «Сити Круиз». Также в планах — дальнейшее развитие перевозок пассажиров в зимнюю навигацию на судах на воздушной подушке.

Напомним, по итогам навигации 2024 года «Нева Тревел» перевезла 1,3 млн человек. Флот компании насчитывает уже свыше 50 судов, в том числе теплоходы, суда на подводных крыльях и катамараны. Зимой 2024–2025 годов на линиях работали три судна на воздушной подушке.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

НА КАТЕРАХ,
ТЕПЛОХОДАХ
И МЕТЕОРАХ

В Пермском крае продолжается формирование пассажирского флота.

Правительство Пермского края планирует закупить еще пять катеров Looker 390-T и судно «Москва 2.0» по программе льготного лизинга, а также в рамках возрождения речного флота восстановить три судна — «Восход-50», «Метеор-220» и «Метеор-321», безвозмездно переданные региону Прикамья.

Первый пассажирский катер Looker 390-T уже закуплен. Судно назвали в честь одной из рек Прикамья — «Колва». «Колва» выйдет на маршрут Пермь — Усть-Качка в навигацию 2026 года.

Длина катера почти 12 м, ширина — 4 м. Он рассчитан на 18 пассажиров, мощность двух двигателей — 600 л.с., что позволяет развивать скорость до 60 км в час.

«Судно «Восход» уже отправилось на восстановление в Ленинградскую область. После реновации оно снова сможет курсировать по Каме», — говорится в сообщении пресс-службы правительства Пермского края.

Завершить все работы подрядчик должен к осени 2026 года. Планируется, что в 2027 «Восход» будет курсировать по маршруту Пермь — Чайковский с остановками в городах Прикамья. Протяженность пути — 360 км, время в дороге — 6 часов. По восстановлению «Метеоров» в ближайшее время ожидаются закупочные процедуры.

Напомним, летом 2025 года впервые за много лет в Пермь прибыло судно «Метеор» по маршруту Казань — Чайковский — Пермь — Чайковский — Казань. За навигацию выполнено пять рейсов. Открытие маршрута стало возможным после договоренностей, достигнутых на Транспортной неделе в Москве в ноябре прошлого года.



ПРОФПОДГОТОВКА

ТЕХНОПАРК «КОРАБЕЛ» ДЛЯ ШКОЛЬНИКОВ

В Петербурге интерес к судостроению будут пробуждать, начиная со школьной скамьи.

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) объявила об открытии технопарка «Корабел» на базе Санкт-Петербургского колледжа судостроения, информационных и прикладных технологий (КСИПТ).

Отмечается, что новая многофункциональная образовательная площадка позволит повысить интерес школьников и подростков к судостроительному направлению, развить техническое творчество и инженерное мышление.

Корпорация и колледж также подписали соглашение о партнерстве. Пройти обучение в технопарке смогут учащиеся школ Санкт-Петербурга и Ленинградской области в возрасте с 11 до 15 лет.

«Открытие технопарка при КСИПТ является большим шагом в реализации кадровой политики корпорации в рамках стратегии инновационного развития и цифровой трансформации отечественного судостроения. Благодаря технопарку школьники смогут не только получать теоретические знания, но и реализовывать на практике свои прорывные идеи. Технопарк станет



Фото пресс-службы ОСК

инновационным центром для создания и апробации передовых технологий и научно-технических разработок, которые в перспективе могут повысить качество и конкурентоспособность российского судостроения на международном уровне», — подчеркнула директор департамента по управлению персоналом ОСК Юлия Оганезова.

Технопарк при КСИПТ оснащен новейшим техническим оборудованием и передовыми цифровыми решениями, позволяющими интегрировать все этапы жизненного цикла строительства корабля в единую информационную среду. Предполагается, что полученные там знания и навыки помогут будущим су-

достроителям приобрести профессиональные компетенции в области проектирования, производства и эксплуатации речных и морских судов различных типов и классов.

Согласно заключенному соглашению, корпорация и колледж намерены совместно реализовать ряд дополнительных общеразвивающих программ в рамках работы технопарка «Корабел», в том числе «Судостроительная верфь», «Детское конструкторское бюро», «Кодомастер — конструируем умные суда» и «Технофлот — конструируем радиоуправляемые суда» для стимулирования интереса молодежи к судостроительной отрасли на долгосрочную перспективу.

СУДОСТРОЕНИЕ

МАСТЕРА
МОРСКИХ ПРОФЕССИЙ

Подведены итоги второго ежегодного конкурса мастерства морских профессий.

Подведены итоги второго ежегодного конкурса мастерства морских профессий, который проходил в Санкт-Петербурге под эгидой Российской палаты судоходства. В соревнованиях по шести номинациям приняли участие более 75 конкурсантов из крупнейших российских судоходных компаний.

Конкурс проходил сразу на двух площадках — ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и МТА имени адмирала Д.Н. Сенявина. Ключевая задача соревнования — популяризация морских профессий, привлечение молодежи в отрасль и создание позитивного имиджа судоходства в глазах общественности. Кроме того, такой конкурс — востребованная площадка для

обмена опытом и лучшими практиками среди судоходных компаний.

Участников конкурса ждали практические задания и испытания — командные и индивидуальные, а оценивало конкурсантов экспертное жюри.

В номинации «Лучший вахтенный помощник» победу одержал А.В. Писакин («Совкомфлот»). Лучшим механиком признан С.А. Бакуновец (FESCO), а лучшим электромехаником — Т.В. Грищенко («Совкомфлот»). А.С. Мутовкину (МТФ «Норникель») досталась победа в номинации «Лучший матрос». Лучшим мотористом по итогам конкурса стал С.Г. Проворный («Газпромнефть Шиппинг»), а лучшим поваром — А.А. Ушаков («Атомфлот»).



Фото: Роман Барабанов

ПЛАВСОСТАВ

КАПИТАН, КАПИТАН — ПРИХОДИТЕ!

Для подготовки плавсостава в России запланировано строительство новых учебных судов.

В России отмечается дефицит командного состава для новых судов на внутренних водных путях, оснащенных современной техникой от отечественных судостроителей. Также востребованы капитаны специализированных морских судов — газозовозов, химозовозов, судов для перевозки специализированных грузов. Такие специалисты крайне редки, их подготовка требует не только образовательного процесса, но и длительной практической стажировки на соответствующих судах.

К решению кадровых проблем подходят комплексно.

Так, для организации учебно-производственной практики обучающихся в отраслевых учебных заведениях планируется строительство нескольких практических судов, которые позволят одновременно обучать около 150 курсантов и разместить порядка 30 преподавателей. Об этом заместитель министра транспорта Александр Пошивай заявил на пленарном заседании «Морская отрасль России» в рамках 18-й Международной выставки и конференции по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2025».

По словам замминистра, организация плавательных семестров в море позволит совмещать практические занятия с теоретическими, обеспечит необходимый стаж и даст возможность выпускникам сразу после обучения получать дипломы.

Говоря о кадровом обеспечении отрасли морского и речного транспорта, Александр Пошивай отметил, что главный вопрос, который поднимается судовладельцами, касается сокращения притока выпускников учебных заведений. Ранее эта проблема была менее острой, поскольку специалисты, обученные ранее, продолжали

работать на флоте. Однако с выходом этих сотрудников из профессии кадровый дефицит нарастает.

Также необходимо привлекать и сохранять в учебных заведениях квалифицированные преподавательские кадры.

«Важно, кто именно обучает наших будущих специалистов. Была проведена большая работа по привлечению действующих специалистов флота для преподавания. Это оказалось весьма успешным — капитаны, старпомы, старшие механики, электромеханики, пришедшие в вузы и колледжи, хотя и не все стали

заниматься преподаванием, но проведение ими семинаров оказалось очень полезным. Курсанты получили возможность пообщаться с практиками, лучше понять специфику работы на море», — заявил заместитель министра.

В настоящее время система морского образования в России включает 6 основных образовательных организаций с 21 филиалом.

Комплексное взаимодействие государства, образовательных учреждений и судоходных компаний остается крайне важным для решения кадровых вопросов в судоходстве.

FESCO

ЛИЧНЫЙ КАБИНЕТ ДЛЯ МОРЯКОВ

FESCO запустила мобильное приложение для работы с плавсоставом.

Транспортная группа FESCO первой среди транспортно-логистических и судоходных компаний России запустила собственное мобильное приложение для работы с плавсоставом.

«Личный кабинет моряка (Crew.FESCO) — это программа, которая позволит упростить взаимодействие с сотрудниками как в море, так и на суше», — говорится в сообщении пресс-службы группы.

Благодаря приложению специалисты FESCO могут принимать направление на рейс, связываться с сотрудником крюинга, скачивать документы, отслеживать актуальность рабочих дипломов и свидетельств, получать задачи на повышение квалификации и выбирать учебное заведение, а также загружать в систему полученные сертификаты. Личный кабинет моряка позволяет минимизировать

необходимость посещения офиса, соответствует всем требованиям цифровой безопасности и полностью синхронизирован с корпоративной информационной системой, при этом многие функции выполняются автоматически без ручного администрирования.

«Где бы ни был наш моряк — в рейсе или на берегу — он всегда на связи с компанией, крюинг-менеджером. Вся необходи-

мая информация находится в его смартфоне. Приложение помогает пользователю планировать свое время, напоминает о сроках обновления рабочих дипломов, сообщает о важных новостях группы. Те наши специалисты, что участвовали в тестировании программы, высоко отзываются о ее удобстве и возможностях. FESCO стала первой российской судоходной компанией, внедрившей такой цифро-

вой продукт для плавсостава», — рассказал директор филиала FESCO во Владивостоке Николай Четвертко.

Он добавил, что данное приложение стало шестым в линейке веб-сервисов, созданных для пользователей по заказу группы. Из онлайн-каталогов на смартфоны также можно установить другие приложения для клиентов-грузоотправителей, для специалистов компании, а также для водителей.

ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО

КУРСАНТ ГОДА

Волжское пароходство определило лучших практикантов сезона.

Волжское пароходство подвело итоги второго сезона онлайн-марафона «Будни на судне». Два месяца курсанты без отрыва от основных занятий выполняли отраслевые задания и соревновались друг с другом за звание лучшего практиканта.

В 2025 году более 400 ребят проходят практику на судах пароходства. Как отметили в компании, такая практика — это всегда совмещение полезного и интересного: с одной стороны — опытные экипажи, которые наставляют и помогают сделать первые шаги по карьерному трапу, а с другой — возможности выиграть денежные призы и брендированную продукцию за участие в профильных спецпроектах.

«Нам важно привлекать молодых специалистов, поэтому процесс погружения во флотскую жизнь мы делаем и эффективным, и по-настоящему захватывающим. Проект «Будни на судне» уникален, он позволяет по-другому посмотреть на флотскую молодежь. Горжусь, что у нас такие целеустремленные моряки и речники», — рассказала директор по работе с персоналом Анастасия Царская.

За время онлайн-марафона практиканты навигации-2025 успели рассказать о себе и своих планах на бу-

дущее, заполнить судовой дневник, взять интервью у экипажа, решить тест, который проходят все моряки и речники компании, получить знания по охране труда и внести предложения, которые помогут Волжскому пароходству сделать плавпрактику еще лучше.

Лучшими по итогу 9 конкурсных заданий стали:

1 место — Софья Заякина, старший моторист-рулевой т/х «Волго-Дон 137», Пермский филиал ВГУВТ.

2 место — Алина Санникова, вахтенный матрос т/х «Волго-Дон 163», АВТ РУТ (МИИТ).

3 место — Ярослав Никифоров, моторист-рулевой второго класса т/х «Волго-Дон 153», НРУ им. И.П. Кулибина.

«Марафон подарил настоящее удовлетворение от творчества: ловишь заряд мотивации и развиваешься, проявляешь себя и расширяешь кругозор. Самым сложным для меня стало задание, где нужно было взять интервью у коллег и узнать, какие качества важны на флоте. Это волнительно, но все получилось, ведь у меня лучший экипаж!» — делится впечатлениями Софья Заякина, победитель второго сезона онлайн-марафона «Будни на судне».

Волжское пароходство также привлекает курсантов



Софья Заякина, фото предоставлено пресс-службой Волжского пароходства

к участию в корпоративных мероприятиях. Например, в 2024 году три студентки Городецкого Губернского колледжа были приглашены на конкурс профессионального мастерства судовых поваров, в 2025 году более 140 курсантов из 7 профильных учебных заведений со всей России приняли участие в федеральном открытии молодежной навигации. Прямо сейчас будущие флотские специалисты ведут блоги для уникального видеопроекта о практикантах «Алло, мам!».

Партнерство компании и образовательных учреждений продолжается и на берегу. За последние два года Волжское пароходство открыло пять брендированных аудиторий, в которых уже сейчас учатся курсанты: в Волгоградском техникуме водного транспорта, Нижегородском детском речном пароходстве, Государственном университете морского и речного флота им. С.О. Макарова в Санкт-Петербурге, Волжском государственном университете водного транспорта и Нижегородском речном училище им. И.П. Кулибина.

ПРЕМИИ

ПЕРВЫЕ НА «МОРСКОМ ОЛИМПЕ»

Определены победители первой национальной премии морской отрасли России.

На выставке «НЕВА 2025» в Санкт-Петербурге состоялась церемония награждения победителей первой национальной премии морской отрасли России «Морской Олимп».

Конкурс проводился в двух номинациях — «Лучший в море» и «Инновационное решение». Российские предприятия представили 111 проектов в сфере проектирования, строительства и эксплуатации морского флота, безопасности мореплавания и защиты окружающей среды.

Победителем в номинации «Лучший в море» стал проект по строительству скоростного пассажирского катamarана «Форт Кроншлот». Судно спроектировано ООО «Форсс Технологии» и по-

строено на Средне-Невском судостроительном заводе ОСК по заказу судоходной компании «Нева Тревел».

Лауреатом номинации «Инновационное решение» стал проект по созданию системы безэкипажного управления судами (МАНС). Система разработана компанией Sitronics KT и нашла применение на дистанционно управляемых судах компании «Росморпорт».

Премия «Морской Олимп» учреждена в 2025 году Российским морским регистром судоходства совместно с компанией «НЕВА-Интернешнл» при поддержке министерства транспорта, министерства промышленности и торговли, Российской палаты судоходства и Торгово-промышленной палаты РФ.



Фото PC



ТРЕНАЖЕРЫ

ТЕХНОЛОГИИ ОБНОВЛЯЮТСЯ

Макаровка модернизировала тренажерный комплекс подготовки операторов систем управления движением судов.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова модернизировал и расширил тренажерную базу подготовки и повышения квалификации операторов систем управления движением судов (СУДС), а также ввел в эксплуатацию новый методический комплекс оценки компетентности персонала региональных систем безопасности мореплавания.

В результате модернизации тренажера подготовки персонала СУДС стало возможно одновременное обучение до 10 операторов. Это максимальный показатель для подобного процесса. Введено в эксплуатацию новое оборудование, программное обеспечение, применяемое

в большинстве российских центров СУДС. Модернизированная система, по сравнению с предыдущей версией, позволяет использовать модуль «База данных СУДС» для идентификации целей, а также усовершенствованный модуль системы поддержки принятия решений — инструменты «Прогнозирование», «Проигрывание маневра» и «Перехват».

Дополнительно университет установил оборудование и отечественное программное обеспечение для обучения операторов СУДС мониторингу и взаимодействию с морскими автономными надводными судами (МАНС) в зонах ответственности СУДС. Модуль е-Навигации, включенный в состав оборудования тре-

нажера, позволяет производить обмен маршрутами между навигационными мостиками и рабочим местом оператора СУДС, что усиливает подготовку операторов и способствует повышению безопасности мореплавания в зоне ответственности СУДС.

Реализация этой задачи стала возможной в рамках федерального проекта «Автономное судоходство».

Обновленный тренажерный комплекс установлен в реконструированном учебном городке университета на площадке Морского учебно-тренажерного центра в Санкт-Петербурге. Он позволяет проводить как обучение, практическую тренажерную подготовку кандидатов на должность операторов СУДС, так и повышение квалификации операторов и старших операторов СУДС.

Одновременно Макаровка разработала новую базу тестовых заданий для обучения и итоговой аттестации всех категорий операторов СУДС по пяти учебным программам.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО

ЗА НОВЫМИ ЗНАНИЯМИ

В Петербурге операторы СУДС впервые прошли тренажерную подготовку по работе с автономными судами.

Морской учебно-тренажерный центр (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова провел первый в России курс тренажерной подготовки операторов систем управления движением судов (СУДС) в области организации движения и взаимодействия с морскими полуавтономными и автономными надводными судами (МАНС) в зоне действия СУДС.

Свидетельства об успешном прохождении подготовки получили четы-

ре оператора СУДС порта Усть-Луга Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

«Со стороны операторского состава первыми проходят обучение специалисты СУДС Усть-Луга. Это связано с тем, что именно между морскими портами Калининград и Усть-Луга в настоящее время выполняются рейсы двух железнодорожных паромов Росморпорта «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», получивших сертификаты морских автономных и дистанционно управляемых

надводных судов от Российского морского регистра судоходства», — отметил руководитель региональной службы-начальник СУДС Санкт-Петербург Северо-Западного бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Сергей Ростопшин.

В рамках учебного курса операторы отрабатывали сценарии информационного взаимодействия между СУДС, МАНС и центром дистанционного управления (ЦДУ) в формате е-Навигации — в частности, прием на СУДС электронных маршрутов от судовой автономной

ПЛАВАТЕЛЬНАЯ ПРАКТИКА



Фото пресс-службы Росморпорта

СЕЗОН ЗАВЕРШЕН

Учебный парусник «Мир» вернулся в Санкт-Петербург.

Курсанты ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова и филиалов вуза в 2025 году завершили плавательную практику на борту фрегата «Мир» Росморпорта — одного из самых быстрых учебных парусных судов.

«В море курсанты под руководством опытных наставников и экипажа судна несли ходовую вахту, выполняли обязанности вперёдсмотрящих, рулевых и мотористов, учились поднимать и опускать паруса. Также они знакомились с работой судовых механизмов и устройств», — говорится в сообщении пресс-службы Росморпорта.

В период навигации парусник «Мир» стал главным участником морских фестивалей в Калининграде и Пионерском. Курсанты про-

водили экскурсии по судну и помогали организовывать мероприятия на берегу.

Также в этом году в рамках Петербургского международного экономического форума генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Сергей Пылин и ректор ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Барышников подписали на борту парусного учебного судна «Мир» обновленное соглашение о сотрудничестве в подготовке специалистов морской отрасли.

Фрегат вернулся в Санкт-Петербург. Он пройдет плановый ремонт, чтобы в следующую навигацию снова принять на борт курсантов и знакомить их с великими традициями русского мореходства.



Фото ГУМРФ им. Макарова

навигационной системы, их коррекцию, согласование и мониторинг.

Помимо теоретической и тренажерной подготовки, операторы СУДС Усть-Луга посетили ЦДУ МАНС, где ознакомились с установленным оборудованием и получили комментарии капитанов ЦДУ, дистанционно

управляющих паромами, по специфике их работы.

По словам директора Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ им. Макарова Сергея Айзинова, контракт с ФГУП «Росморпорт» предусматривает подготовку трех групп операторов СУДС в зоне действия МАНС.