



Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№ 3-4 март-апрель 2025

Выходит один раз в месяц

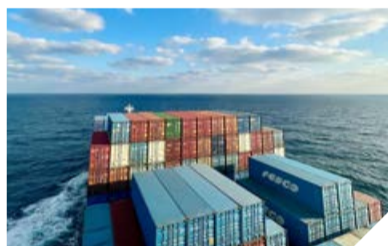
Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный транспорт» награждена орденом Трудового Красного Знамени.

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



НОВОСТИ РОСМОРПОРТА
СТР. 2



FESCO — С УСПЕХОМ ИЗ ПРОШЛОГО В БУДУЩЕЕ
СТР. 4



«КОНСТРУКТОР ЕГОРОВ» В СТРОЮ
СТР. 7



БАГАЕВСКИЙ И ГОРОДЕЦКИЙ: УЗЛОВЫЕ МОМЕНТЫ СУДОХОДСТВА
СТР. 9



СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ
СТР. 11



ДИПЛОМЫ ПОЛУЧЕНЫ
СТР. 12



Фото с сайта Волжского пароходства

В РУСЛЕ ПЕРЕМЕН

Морская коллегия Российской Федерации уделяет особое внимание вопросам развития внутренних водных путей.

Совет по развитию и обеспечению морской деятельности, созданный в рамках Морской коллегии Российской Федерации, рассмотрел вопросы, связанные с развитием внутренних водных путей (ВВП) и повышением эффективности работы внутреннего водного транспорта (ВВТ).

«Очень важную роль внутренние водные пути могут сыграть в развитии международных торговых связей, обеспечении эффективного функционирования международных транспортных коридоров и национальной транспортной магистрали — Северный морской путь», — сказал председатель Морской коллегии Российской Федерации, помощник президента России Николай Патрушев, открывая заседание.

Обсуждая реализацию федерального проекта «Развитие инфраструктуры опорной сети внутренних водных путей» национального проекта «Эффективная транспортная система», участники встречи рассмотрели предложения по созданию равных конкурентных условий для водного и наземного транспорта.

«На фоне продолжающегося санкционного давления на Россию и переориентации торговых

потоков в восточном направлении повышается нагрузка на иные виды транспорта. И именно речной и морской транспорт должен сбалансировать чрезмерно возросшую нагрузку на железнодорожный и автомобильный транспорт», — подчеркнул Николай Патрушев.

Кроме того, обсуждались меры обеспечения финансирования текущего содержания ВВП. Отдельное внимание уделено судоходным гидротехническим сооружениям (СГТС) и реализации мероприятий по устранению инфраструктурных ограничений на ВВП.

«Кризисная ситуация складывается с обеспечением безопасности судоходных гидротехнических сооружений, большая часть которых имеет износ свыше 80%. В соответствии с декларациями безопасности только половина судоходных гидротехнических сооружений находится в работоспособном техническом состоянии», — отметил председатель Совета по развитию и обеспечению морской деятельности, начальник управления президента по вопросам национальной морской политики Сергей Вахруков.

Предложены меры по обеспечению гарантированных глубин,

в том числе за счет расчистки судоходных путей от затонувших объектов, приведению в нормативное состояние СГТС, а также мероприятия, направленные на комплексную модернизацию портовой инфраструктуры и подъездных путей.

«Неудовлетворительное состояние внутренних водных путей снижает рентабельность перевозок внутренним водным транспортом, что негативно сказывается на состоянии речного флота», — заявил Вахруков. Поэтому проблематика совершенствования механизмов государственной поддержки судостроения, а также серийного обновления грузового и пассажирского флота была также затронута участниками заседания.

«В настоящее время потенциал внутренних водных путей и водного транспорта используется недостаточно эффективно, а их эксплуатация становится небезопасной», — заявил глава Морской коллегии. — В первую очередь это касается технического состояния речного флота, средний возраст которого превышает 30 лет, а речных танкеров — 49 лет, что уже привело к серьезным авариям. Он напомнил, что темпы выбытия

речных судов превышают темпы их строительства. «Наш стратегический актив, по сути, превращается в источник системных рисков. В этой связи необходимо обеспечить обновление парка судов речного флота, в том числе судов класса «река-море», — заявил Патрушев.

В ходе заседания Совета было отмечено, что развитие ВВП и водного транспорта должно стать одним из ключевых инструментов достижения национальных целей развития страны, обеспечения связности огромной территории России. «Только комплексное использование имеющихся водных ресурсов и водных путей будет способствовать достижению национальных целей развития России», — резюмировал Николай Патрушев.

В работе совещательного органа приняли участие главы Минтранса, Минэнерго, Минпромторга, Минприроды, Пограничной службы ФСБ, Росморречфлота, ФМБА, Росрыболовства, Росгидромета, Российской палаты судоходства, представители Минобороны и Минобрнауки, высшие должностные лица ряда субъектов Федерации, руководители организаций.



АТОМФЛОТ

РЕКОРД ЛЕДОКОЛА «УРАЛ»

Во льдах Карского моря за сутки проложен канал для судоходства.

Универсальный атомный ледокол «Урал» проложил ледовый канал на юге Обской губы Карского моря. Работы начались 10 марта у северной кромки припая в районе порта Сабетга-2. Преодолев 170 морских миль со средней скоростью 6,7 узла, атомоход впервые дошел до мыса Каменного. Минимальная глубина на участке составила 10,2 м.

«Эта операция в очередной раз подтверждает исключительные технические характеристики универсальных атомных ледоколов проекта 22220. Для использования танкерами канал должен быть максимально линейным, без отклонений и с плавными поворотами. Благодаря мощности ледокола и опыту экипажа работа выполнена всего за одни сутки. Для сравнения, атомоходу типа «Таймыр» на это потребовалось бы около двух суток», — отметил и.о. генерального директора ФГУП «Атомфлот» Яков Антонов.



Фото с сайта Атомфлота

В состав флота ФГУП «Атомфлот» входят атомные ледоколы («Арктика», «Сибирь», «Урал», «Якутия», «Ямал», «50 лет Победы», «Таймыр» и «Вайгач») с ядерными энергетическими установками различной мощности, а также суда атомного технологического обслуживания и суда проекта «Портофлот».

Универсальные атомные ледоколы проекта 22220 имеют ширину 34 м (у атомоходов типа «Таймыр» — 29,2 м). За время эксплуатации ледоколов проек-

та 22220 отмечено, что канал за этими судами остается не только шире, но и чище, а его кромки корпус ледокола формирует без подломов и острых краев.

ОСК

ГОРЯЧАЯ ПОВЕСТКА

ОСК предложила несколько инициатив для решения проблем с судоремонтом в России.

ОСК совместно с судовладельцами и судостроителями обсудила основные вызовы, связанные с острой нехваткой судоремонтных мощностей в стране, и пути их преодоления на круглом столе «Развитие судоремонта в РФ». Мероприятие прошло на площадке Российской палаты судоходства.

Спикеры ОСК рассказали о текущем состоянии рынка судоремонта, в том числе в Арктике и на Дальнем Востоке, представили текущие возможности и перспективы развития судоремонта в корпорации, а также выявили актуальные проблемы отрасли.

«Помимо того, что ОСК обладает собственными сервисными мощностями, мы готовы рассмотреть расширение своих возможностей для судовладельцев. Мы хотим не просто строить суда и отпускать их в свободное плавание, но и быть на всем их жизненном и эксплуатационном цикле», — рассказал заместитель генерального директора ОСК по

гражданскому судостроению Кирилл Торопов.

Согласно данным Востокосплана, в настоящее время на территории страны ремонтируется около 30% судов. Для увеличения доли требуется реализация масштабных проектов по строительству и развитию новых доков и судоремонтных мощностей. По предварительной оценке, для этих целей в Арктическом и Дальневосточном регионах потребуется около 153 млрд рублей инвестиций. В результате к 2035 году количество ремонтов, которое возможно провести в год, должно вырасти в несколько раз — до 430, а число доков — с 14 до 36.

По итогам круглого стола ОСК выдвинула несколько инициатив: сформировать рабочую группу по развитию судоремонта, консолидировать перспективную потребность крупнотоннажных морских судов в судоремонте, а также определить методологию расчета потребности в судоремонте и запасных частях.

ОБРАЗОВАНИЕ



Фото с сайта Академии водного транспорта

КОРРЕКТИРОВКА КУРСА

Эксперты обсудили подготовку кадров для водного транспорта.

Оценке соответствия образовательных программ требованиям и ожиданиям работодателей и другим актуальным вопросам в области кадрового обеспечения отрасли был посвящен круглый стол «Современные требования предприятий отрасли к подготовке кадров», организованный Академией водного транспорта РУТ (МИИТ) при поддержке Российской палаты судоходства (РПС).

Образовательные учреждения отрасли ежегодно выпускают на рынок значительное количество молодых специалистов, при этом отечественные судоходные компании не перестают жаловаться на дефицит квалифицированных кадров. Наиболее остро эта проблема ощущается среди плавсостава, особенно рядового: матросов, мотористов, электриков и других специалистов.

Участники круглого стола отметили недостаточно тесное взаимодействие между предприятиями и учреждениями; имеющиеся претензии к качеству обучения; недостаточную практику и проблемы с устройством на практику; недостаточное количество часов профессиональных дисциплин; дефицит преподавательского состава; недостаточную профориентационную работу в школах; перекос подготовки в сторону моря и низкий престиж речной отрасли, а также проблему, связанную с тем, что после срочной службы в армии ребята не возвращаются на флот.

Подробный материал представлен журналистами отраслевого портала «Российское судоходство» на сайте www.rus-shipping.ru.

В совещании приняли участие представители ФАУ «Российский морской регистр судоходства», ФГУП «Росморпорт», ФАУ «Российское классификационное общество», департамента транспорта Москвы, ПАО «Московское речное пароходство», компании «Теплоход», АО «ХМСЗ», ООО СК «Пароходь», ГУП «Мосводосток», ООО «Адмиралъ», ООО СК «Белый лебедь», ФГБУ «Канал имени Москвы», «Порт Коломна», АО «Роснефтефлот», ГК «Речфлот», Центра ГИМС ГУ МЧС РФ, ООО «Газпромнефть Шиппинг», ОАО «Обь-Иртышское пароходство», АО «СК «Волжское пароходство», ООО «Норникель — ЕРП», ОАО «Енисейское речное пароходство», ООО «Цезарь Трэвел», ООО «Фертоинг», ООО «Водоходь», а также ИАА «ПортНьюс».

НАЗНАЧЕНИЯ

НОВОСТИ РОСМОРПОРТА

Росморпортом продолжит руководить Сергей Пылин.

Полномочия Сергея Пылина в должности генерального директора ФГУП «Росморпорт» продлены приказом Росморречфлота.

«Сергей Пылин назначен на должность генерального директора ФГУП «Росморпорт» в соответствии с приказом Росморречфлота от 19 февраля 2025 года в связи с истечением срока предыдущего трудового договора в феврале текущего года. Ранее Сергей Пылин трудился в указанной должности с февраля 2022 года по февраль 2025 года», — говорится в сообщении Росморречфлота.

Глава Федерального агентства морского и речного транспорта Андрей Тарасенко представил руководству центрального аппарата и филиалов ФГУП «Росморпорт» Сергея Пылина в качестве вновь назначенного руководителя. Официальное представление

состоялось в ходе рабочего совещания, посвященного вопросам прогрессивного развития отечественного флота и морской отрасли.

Сергей Пылин окончил Высшее военно-морское училище имени М.В. Фрунзе. Затем получил юридическое образование в Санкт-Петербургском институте внешнеэкономических связей, экономики и права. Кандидат юридических наук. Имеет большой опыт работы в отрасли, в том числе в структуре ФГУП «Росморпорт». В сентябре 2010 года был назначен на должность директора Санкт-Петербургского филиала ФГУП «Росморпорт», переименованного с марта 2011 года в Северо-Западный бассейновый филиал. Кресло гендиректора предприятия занял в феврале 2022 года, сменив на этом посту Александра Смирнова.



Фото с сайта Росморпорта



ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ

СДЕЛАНО В РОССИИ

Условия подтверждения производства промышленной продукции в России изменятся с 1 июля 2025 года.

Соответствие требованиям постановления правительства №719 «О подтверждении производства российской промышленной продукции» вновь ужесточится с 1 июля 2025 года. Эту законодательную новеллу обсуждали участники VIII конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление».

При заключении договора, например, на строительство земснаряда или многофункционального вспомогательного судна после 1 июля 2025 года необходи-

мо набрать 3650 баллов (сейчас — 3150 баллов), чтобы судно было признано произведенным в России и имело необходимый уровень локализации. А, например, речные буксиры должны набрать уже 3600 баллов против нынешних 3100.

При оценке оборудования на «российскость» возникают сложности с тем, что не все поставщики есть в соответствующем реестре Минпромторга. Из-за этого появляются проблемы с набором баллов несмотря на то, что оборудование действительно российско-

го производства, спроектировано и произведено в России.

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.

ДАТЫ

В РОССИИ ОТМЕТЯТ 500-ЛЕТИЕ НАЧАЛА ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Президент поручил разработать и утвердить план основных мероприятий.

Президент России Владимир Путин подписал указ о создании организационного комитета по подготовке и проведению празднования 500-летия начала освоения Россией Северного морского пути (Севморпуть, СМП). Помощник президента, председатель Морской коллегии Николай Патрушев назначен председателем оргкомитета.

Согласно указу, в течение месяца должен быть утвержден состав оргкомитета, разработан и утвер-

жден план основных мероприятий по подготовке и проведению празднования.

Дата связана с первым упоминанием северного морского пути как возможного маршрута из Европы в Азию. Эту идею в 1525 году выдвинул русский дипломат, путешественник и географ Дмитрий Герасимов. Он предположил, что «весьма вероятно, держась правого берега от студеного моря можно добраться на кораблях до страны Китая».

Северный морской путь определен одним из стратегических приоритетов развития России. В августе 2022 года правительство РФ утвердило план развития Севморпути до 2035 года, в который вошло 155 мероприятий, направленных на развитие грузовой базы, флота, транспортной и инфраструктуры безопасности. Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен составить в 2030 году 150 млн тонн, в 2035 году — 220 млн тонн.



Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»

ГОСПОДДЕРЖКА

СУБСИДИИ СОХРАНЕНЫ

Минпромторг окажет господдержку компаниям для стимулирования обновления российского флота.

Объявлен отбор на получение субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, лизинговым платежам, а также процентов за предоставление рассрочки на приобретение гражданских судов. Об этом сообщает Государственная информационная система промышленности (ГИСП).

Организатором отбора выступает Министерство промышленности и торговли Российской Федерации. Прием заявок осуществлялся до 13 марта 2025 года,

их рассмотрение прошло с 14 по 28 марта. Как сказано в документации, целью предоставления господдержки является стимулирование обновления российского флота судами, строительство которых осуществляется на территории страны. Субсидии предоставляются в отношении кредитов, полученных в российских организациях и в государственной корпорации развития ВЭБ.РФ в 2009–2025 годах (в том числе траншей в рамках кредитных линий) на основании кре-

дитных договоров, направленных на приобретение (строительство) судов; на рефинансирование; на выкуп (приобретение) судов.

Субсидии по лизинговым платежам предоставляются в отношении договоров лизинга, заключенных в 2009–2025 годах с лизинговыми компаниями, направленных на выкуп (приобретение) судов. Кроме того, предоставляются субсидии по процентам в отношении договоров купли-продажи с рассрочкой платежа.

РОСМОРПОРТ

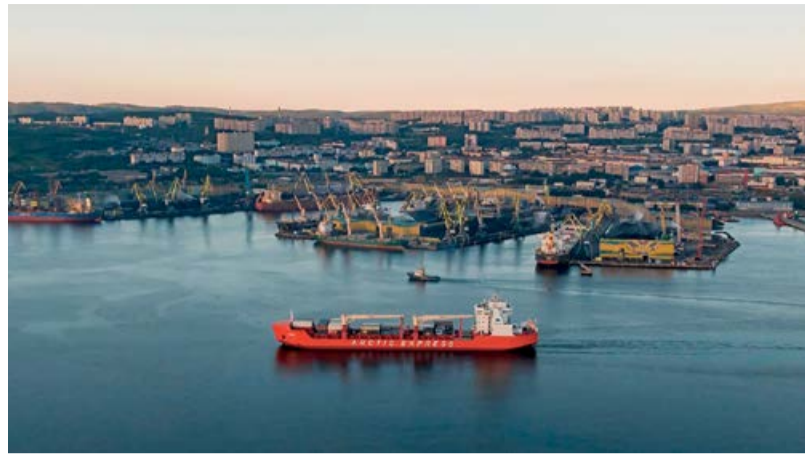


Фото с сайта Росморпорта

СОЗДАН АРКТИЧЕСКИЙ ФИЛИАЛ РОСМОРПОРТА

Структурные изменения должны повысить эффективность работы системы управления.

В результате организационных мероприятий по присоединению к Мурманскому филиалу ФГУП «Росморпорт» ликвидируемого Архангельского филиала создан Арктический бассейновый филиал.

Решение принято для совершенствования системы управления путем оптимизации числа обособленных структурных подразделений в регионах, где Росморпорт ведет деятельность.

«Это повысит качество принимаемых управленческих решений в процессе функционирования предприятия и будет соответствовать целям совершенствования единой системы государственного управления в морских портах России», — сказано в сообщении пресс-службы Росморпорта.

Арктический бассейновый филиал осуществляет деятельность в 11 морских портах Арктического региона: Архангельск, Варандей, Диксон, Дудинка, Кандакша, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега, Сабетта и Хатан-

га. Филиал с использованием закрепленного за ним федерального имущества предоставляет различные портовые услуги, в первую очередь связанные с обеспечением безопасности мореплавания.

Для целей осуществления уставных видов деятельности предприятия в морских портах Архангельск, Мезень, Нарьян-Мар, Онега и Сабетта в новом Арктическом бассейновом филиале имеется Архангельское управление, которое осуществляет свою деятельность в указанных морских портах от имени Арктического бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт».

Арктический бассейновый филиал стал пятым бассейновым филиалом в структуре предприятия. Филиал не является самостоятельным юридическим лицом и осуществляет свою деятельность от имени ФГУП «Росморпорт». Юридический и почтовый адреса Арктического бассейнового филиала предприятия соответствуют адресам бывшего Мурманского филиала.

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ПРИНЯТ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ

Депутаты рассмотрели законопроект об установлении границ речных портов.

Государственная дума РФ 4 марта 2025 года приняла в первом чтении законопроект об установлении границ речных портов.

«Принять законопроект в первом чтении; представить поправки к законопроекту (срок представления поправок в тридцатидневный срок со дня принятия постановления; 2 апреля 2025 года)», — следует из записи в системе обеспечения законодательной деятельности.

Напомним, законопроект направлен в Госдуму правительством РФ. Он вносит изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. Документ устранит пробел в вопросах создания, открытия и закрытия речных портов, включая установление и изменение местоположения границ их территорий, а также установления пределов пунктов пропуска через госграницу в речных портах.



Фото с сайта Енисейского речного пароходства



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ПОДХОД К ЦЕНООБРАЗОВАНИЮ
НА МОРСКИЕ КОНТЕЙНЕРНЫЕ
ПЕРЕВОЗКИ МЕНЯЕТСЯ

Об изменениях сообщили 60% компаний, опрошенных Xeneta.

Опрос, проведенный в ходе отраслевого вебинара шведской аналитической компании в сфере морских контейнерных перевозок Xeneta, показал, что в 2025 году 6 из 10 компаний изменят свой подход к проведению тендеров на морские перевозки. При этом 12% участников опроса заявили, что в этом году они полностью изменили подход к проведению тендеров, еще 48% отметили, что внесли частичные изменения.

Одной из новых стратегий, внедряемых в отрасли, являются контракты с привяз-

кой к индексу, который отслеживает рынок в соответствии с правилами, согласованными между покупателем и продавцом фрахта.

В связи с ситуацией в Красном море необходимость заключения такого контракта стала еще более очевидной. Если в результате длительного прекращения огня в регион вернется большое количество контейнеровозов, спотовые ставки и, следовательно, долгосрочные ставки могут рухнуть в 2025 году.

ЮБИЛЕЙ



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

FESCO — С УСПЕХОМ
ИЗ ПРОШЛОГО В БУДУЩЕЕ

Компания объявила о старте мероприятий в честь 145-летия.

На международной выставке TransRussia в Москве Группа FESCO, одна из ведущих логистических компаний России, 19 марта официально объявила о начале мероприятий к 145-летию со дня своего основания.

В марте 1880 г. из Одессы во Владивосток отправился пароход Добровольного флота «Москва», с которого началась история FESCO. Этот был первый рейс, запустивший регулярное грузопассажирское сообщение с русскими портами на Тихом океане. Он имел огромное значение для всей Российской империи, стремящейся укрепить свои позиции в Тихоокеанском регионе. На борту «Москвы» находились не только грузы, но и пассажиры, среди которых был Дмитрий Есипов, открывший первое агентство Доброфлота на Дальнем Востоке, ставшее впоследствии основой для создания Дальневосточного морского пароходства и затем FESCO.

25 апреля «Москва» добралась до Владивостока. С этой даты, символизирующей наступление новой эры в российском судоходстве и торговле, началась долгая и насыщенная история FESCO.

Старт юбилейной программы к 145-летию компании на выставке TransRussia

был дан через символический перевод рукоятки машинного телеграфа в положение «Полный вперед». На мероприятие были приглашены бизнес-клиенты и партнеры компании, представители органов власти.

Благодаря слаженной работе профессиональной команды FESCO сегодня предлагает оптимальные логистические решения для клиентов от Калининграда до Дальнего Востока, а также во всех ключевых странах Азии.

Также компания представила планы по проведению различных мероприятий в регионах присутствия. Выставки, конференции, социально значимые события, развлекательные акции будут проходить до конца текущего года.

Большое внимание уделено мероприятиям для подрастающего поколения, продвижению спорта, здорового образа жизни, экологии, созданию комфортной городской среды.

В FESCO отметили, что 145-летие — это не только возможность оглянуться на богатую историю компании, но и заглянуть в будущее, познакомиться с перспективами и инновациями, новыми возможностями для бизнес-партнеров.



Сергей Сидоров, вице-президент по взаимодействию с органами государственной власти и внешним связям FESCO

ТЕХНОЛОГИИ



Рис. «Водного транспорта»

ЦИФРОВАЯ ЛОГИСТИКА
В ДЕЛЕ

Завершен первый этап экспериментальной работы системы «ГосЛог».

Реализуемый в России проект национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП, «ГосЛог») является крупнейшим в грузовой логистике страны за последние годы. «ГосЛог» создается как государственная информационная система, определяющая единые стандарты цифрового взаимодействия для всех участников транспортно-логистической деятельности и органов государственного управления.

В рамках первого экспериментального этапа протестированы 11 экспортно-импортных и транзитных маршрутов. В итоге определен целый ряд задач, которые необходимо решить.

В текущем году также появится сервис «Единое окно», который позволит сразу загружать в систему все необходимые документы.

«Это как госуслуги для грузового рынка. При помощи сервиса государственные органы на определенном участке прохождения маршрута смогут забрать необходимые

данные для контрольных органов, — сказала директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова. — Наша главная задача — понять и разработать определенные форматы, которые подойдут всем видам транспорта», — резюмировала она.

Утверждение федерального закона и создание первых сервисов НЦТЛП планируется на 2025 год, международная интеграция — на 2027 год, тогда же предполагается ввод в эксплуатацию Национальной цифровой транспортно-логистической платформы в полном объеме. Платформа станет частью федерального проекта по цифровизации транспортной отрасли. Цель — сократить затраты на транспортировку на 16,5% к 2030 году и увеличить долю электронных документов до 90%.

Эксперимент по созданию НЦТЛП стартовал 1 августа 2024 года. Оператором цифровой платформы определен Минтранс России, разработку системы осуществляет ФГБУ «СИЦ Минтранса России».



КАЛИНИНГРАДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ИНТЕРЕС К СУБСИДИРУЕМЫМ
ПЕРЕВОЗКАМ ВЫРОС

Определены организации для получения субсидий на морские перевозки в Калининградскую область.

По итогам отбора Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) определена 41 организация для получения субсидий на морские перевозки грузов в Калининградскую область и из нее. На эти цели в 2025 году из федерального бюджета выделено 4 млрд рублей.

«Росморречфлот заключит соглашения с получателями субсидий, затем эти компании будут направлять в агентство установленный комплект подтверждающих документов, на основании которых и будут перечисляться средства», — говорится в сообщении агентства.

С 7 по 12 февраля 2025 года было подано 55 заявок от организаций из разных регионов, включая Калининградскую область. Участие принимали российские организации, которые осуществляют морские перевозки грузов с использованием собственных или привлеченных морских судов, судов смешанного «река-море» плавания и автомобильно-железнодорожных паромов.

По словам руководителя Росморречфлота Андрея Тарасенко, такое субсидирование помогает укреплять транспортную связанность Калининградской области с основной частью страны и создавать базу для дальнейшего развития экономики. Он напомнил, что морским перевозчикам возмещают расходы на транспортировку грузов в Калининградскую область и из нее с 2024 года.

По итогам 2024 года субсидии в объеме 4,6 млрд рублей были распределены между 16 компаниями, прошедшими отбор. Средства выделялись несколькими траншами — по поручению главы государства Росморречфлот получил дополнительные средства на субсидирование морских перевозок в регион.

Доставка грузов морскими линиями в Калининградскую область была усилена летом 2022 года, когда Литва уведомила, что прекращает пропускать подсанкционные товары, которые везут транзитом из регионов России. Позже часть ограничений на грузоперевозки была снята.



Фото с сайта Росморречфлота

РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

СОВМЕСТНАЯ РАБОТА

РС предлагает привлечь экспертов к разработке правил речной перевозки крупногабаритных грузов.

Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) в дополнение к Правилам по морским операциям РС предлагает разработать раздел рекомендательных требований к операциям с крупногабаритными и тяжеловесными грузами (КТГ), проводимым на внутренних водных путях.

На базе Регистра предложено создать площадку для обсуждения технических аспектов таких требований.

«Мы предлагаем создать своего рода технический совет экспедиторов, логистов, инжиниринговых компаний, задействованных в подготовке и проведении работ с КТГ. Таким образом, при работе над новыми требованиями мы будем иметь возможность учесть интересы всех игроков

этого рынка», — пояснил заместитель генерального директора РС Георгий Бедрик, выступая на конференции «Логистика на море: нестандартные подходы для реализации инфраструктурных и промышленных проектов».

По словам представителя РС, новые требования должны способствовать повышению безопасности перевозок и могут стать надежными стандартами для отечественной отрасли.

Он добавил, что разработка новых правил необходима в связи с тем, что область перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов речным транспортом и судами река-море, в отличие от морских перевозок, менее проработана. При этом объемы перевозок по ВВП не уступают морским.

КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Фото из Telegram-канала FESCO

КОНТЕЙНЕРЫ:
ХОРОШЕЕ НАЧАЛО ГОДА

Основным драйвером роста рынка остаются перевозки через порты Балтийского бассейна.

Российский контейнерный рынок в январе 2025 года вырос на 6,1% по сравнению с январем 2024 года и достиг 545 тыс. TEU. Такие данные получили аналитики FESCO.

За отчетный период импорт вырос на 7% — до 253 тыс. TEU, экспорт — на 16%, до 155 тыс. TEU. При этом объем транзитных отправок практически не изменился, оставшись на уровне 49 тыс. TEU (рост составил около 1%). Внутренние контейнерные перевозки снизились на 9% — до 88 тыс. TEU.

Отмечается, что основным драйвером остаются перевозки через порты Балтийского бассейна, где импорт показал рост на 33%, экспорт — на 17%. Кроме того, заметно выросли экспортные объемы в Китай через сухопутные погранпереходы, увеличившись на 31%. Перевозки через порты Дальнего Востока России в импортном направлении остались без изменений,

в экспортном — сократились на 1%. Относительно декабря 2024 года контейнерный рынок России в январе 2025 года сократился на 8%. «Снижение зафиксировано на всех направлениях, кроме экспорта, совокупные объемы которого остались без изменений. В свою очередь, совокупный импорт снизился на 9% к показателю декабря 2024 года, существенное влияние на это оказало замедление деловой активности в Китае и снижение объемов торговли с КНР, в частности через порты Дальнего Востока России», — говорится в сообщении FESCO.

Контейнерный рынок России включает в себя внешнеторговые и транзитные перевозки через порты РФ, внешнеторговые и транзитные перевозки через сухопутные переходы на сети РЖД, внутрироссийские перевозки контейнеров по сети РЖД и каботажные перевозки.

КОНФЕРЕНЦИЯ

сентябрь 2025

4 «СУДОРЕМОНТ,
МОДЕРНИЗАЦИЯ,
КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург

ОРГАНИЗАТОР:

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!



СЕВЕРНАЯ ВЕРФЬ

НОВЫЕ ЦЕЛИ
СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ

Судостроительный завод определился с перспективными для себя заказами.

Предприятие ОСК судостроительный завод «Северная верфь» считает необходимым заключить контракты на постройку серии балкеров дедвейтом 40 тыс. и 60 тыс. тонн для достижения показателей исполнения бюджета доходов и расходов в 2025–2029 годах, следует из бухгалтерского отчета предприятия.

Ранее Минсельхоз России оценивал потребность российских экспортеров в 61 балкер-зерновоз, из которых 27 единиц грузоподъемностью 40 тыс. тонн, 34 единицы — 60 тыс. тонн. Проектированием российских крупнотоннажных балкеров занимается Крыловский государственный научный центр (КГНЦ, Санкт-Петербург). К 2030 году планируется построить 20 судов на российских верфях.

Из пояснения к бухгалтерскому отчету Северной верфи за 2024 год следует, что компания в 2025 году рассчитывает получить прибыль в 5,6 млн рублей, в 2026 году — 963,5 млн рублей, в 2027 году — более 3 млрд рублей, в 2028 году — 284 млн рублей, в 2029 году — 2,6 млрд рублей. Помимо балкеров, важными для Северной верфи названы контракты для Военно-Морского флота (ВМФ) России и реализация про-



Фото «Водного транспорта»

екта «Строительство современного судостроительного комплекса» на территории судозавода.

На конец 2025 года ОСК запланировала возобновление работ по модернизации Северной верфи. Масштабное обновление предприятия стартовало еще в 2015 году, но после этого неоднократно приостанавливалось. В частности, в сентябре 2023 года, стало известно, что Северная верфь в очередной раз отказывается от планов постройки эллинга, готовность которого на тот момент составляла 28%. В январе 2025 года во время рабочей встречи помощника президента, председателя Морской коллегии РФ Николая Патрушева с руководством верфи, представителями Минпромторга и ОСК было заявлено, что проект строительства нового эллинга находится на доработке.

Напомним, портфель заказов Северной верфи сформирован минимум до 2027 года.



Проект зерновоза. Рис. предоставлен Крыловским ГНЦ

ТЕХНОЛОГИИ

ПРЕЗЕНТАЦИЯ В КРОНШТАДТЕ

Специалисты Кронштадтского морского завода поделились опытом внедрения аддитивных технологий.

Кронштадтский морской завод Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) стал площадкой для демонстрации успешного опыта внедрения в судоремонт аддитивных технологий — лазерного выращивания и наплавки с использованием металлопорошка.

Роботизированный комплекс был представлен представителям конструкторских институтов, промышленных производств и учебных заведений главным технологом завода Павлом Горностаевым. Высокопроизводительный комплекс имеет лазерную установку для прямого лазерного выращивания и наплавки с использованием металлопорошка, газопламенный металлургический



Фото предоставлено Кронштадтским морским заводом

и металлографическую лабораторию для проверки результатов. В 2024 году на заводе было организовано обучение специалистов для работы с комплексом.

На данный момент идет освоение технологий ремонта валов, деталей машиностроения. По словам Павла Горностаева, эта технология позиционируется как разновидность сварки. «Все материалы, которыми мы пользуемся, гостированы. На лазерную сварку и наплавку ГОСТ есть. Но в нормативной документации на данный момент такие технологии еще не прописаны, хотя и запретов

их применять нет», — пояснил он. В настоящее время экспертный совет изучает технологии внедрения новых способов наплавки и выращивания металла с помощью металлических порошков. Необходимо выработать решение, способствующее «легализации» применения этой технологии для флота.

Отмечается, что использование аддитивных технологий является очень востребованным направлением в судоремонте, так как они позволяют удешевить ремонт. При этом с помощью наплавки можно восстановить детали в короткий срок.

АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ

БЕСПИЛОТНИК УКАЖЕТ ПУТЬ

Реализован масштабный проект по дооснащению атомных ледоколов оборудованием для безопасного плавания.

Атомные ледоколы «Арктика», «Сибирь», «Урал» и «50 лет Победы» оснащены бортовыми автоматизированными информационно-измерительными системами (БИК) и комплексами мониторинга ледовой обстановки на базе беспилотных летательных аппаратов (БПЛА).

Новое оборудование позволяет анализировать толщину льда, снега, торосистость и ледовое сжатие в режиме реального времени, а также передавать данные береговому аналитическим системам. «Это значительно повышает безопасность судоходства по Северному морскому пути», — гово-

рится в сообщении пресс-службы Объединенной судостроительной корпорации (ОСК).

В ходе выполнения работ был реализован ряд инновационных решений. Предложенная концепция размещения радиолокационного оборудования на БПЛА позволяет планировать маршруты судов, минимизируя риски нештатных ситуаций даже при отсутствии данных со спутников.

Первый комплекс на базе БПЛА был установлен на ледоколе «Арктика» в Мурманске. Выполнение аналогичных работ на ледоколах «Сибирь» и «Урал» велось параллельно уже в акватории аркти-

ческих морей. Для этого были сформированы две бригады. «Специалисты работали в суровых арктических условиях при температуре за бортом до -40°C , шквалистом ветре и постоянной качке. Перемещение работников между судами проходило в открытом море при помощи кранов и специальной люльки на высоте более 15 метров», — отмечают в ОСК.

Все работы по заказу госкорпорации «Росатом» выполнили специалисты филиала «Северный» электромонтажного предприятия Объединенной судостроительной корпорации «Арктика».

ЛЕДОКОЛЫ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА
НА СТРОИТЕЛЬСТВО

Почти 11 млрд рублей направят на достройку двух ледоколов-спасателей для Морспасслужбы.

Строительство двух многофункциональных аварийно-спасательных судов (МФАСС) проекта MPSV06M «Певек» и «Анадырь» мощностью 7 МВт подорожало с 14,4 млрд рублей до 25,13 млрд рублей, следует из распоряжений правительства РФ, размещенных на портале опубликования правовых актов.

Напомним, в 2021 и 2022 годах с предприятием ОСК Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь» были заключены два контракта на строительство ледоколов-спасателей для Морспасслужбы стоимостью 6,95 млрд рублей и 7,46 млрд рублей соответственно.

Закладка головного МФАСС проекта MPSV06M «Певек» состоялась на ПСЗ «Янтарь» 24 марта 2022 года, второго, «Анадырь», — 24 мая 2023 года. Заказчиком выступает ФКУ «Дирекция государственного заказчика программы развития морского

транспорта». Согласно первоначальным условиям контракта, сроком поставки «Певека» назывался декабрь 2024 года, затем «Янтарь» сообщил о сдвиге сроков передачи судна на 2026 год. Сроком исполнения госконтракта по строительству «Анадыря» значится декабрь того же года.

Ледоколы-спасатели способны выполнять ледокольные операции в замерзающих неарктических морях при толщине льда до 1,5 м, тушить пожары, проводить обследование морского дна и поврежденных объектов на глубинах до 1000 м. На них предусмотрена взлетно-посадочная площадка для приема вертолетов типа Ка-32.

Проект разработан «Морским инженерным бюро — СПб» в соответствии с правилами РС 2021 года и Полярного кодекса для работы в арктических морях.



Фото из Telegram-канала ПСЗ «Янтарь»

Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06M — это дизель-электрическое судно-ледокол класса Icebreaker неограниченного района плавания с ледокольным форштевнем и крейсерской кормовой оконечностью. Длина судна составляет 87 м, ширина — 19 м, водоизмещение — 5 тыс. тонн, скорость — 15 узлов.



ПАССАЖИРСКИЕ СУДА

СПОСОБНЫ
НА БОЛЬШЕЕ

Глава Минпромторга оценил потенциал российских верфей для строительства пассажирских судов.

Российские верфи за последние пять лет сдали заказчикам 50 пассажирских судов. В настоящее время в постройке находится около 70 прогулочных, экскурсионных и скоростных пассажирских судов. Такие данные озвучил глава Минпромторга России Антон Алиханов на заседании президиума Совета законодателей.

При этом Антон Алиханов заявил, что в целом отрасль готова

принимать значительно больше заказов, чем позволяют финансовые возможности заказчиков, «поэтому здесь все будет зависеть от параметров реализации программ финансирования льготного лизинга», уточняет «СенатИнформ».

По словам министра, суда используются как для городских и пригородных перевозок, так и для туристических маршрутов. В частности, активно строятся те-



Фото с сайта ГК «Р-Флот»

плоходы на 180-300 пассажиров, колесные суда для Нижнего Новгорода, теплоходы на 245 мест — для круизов по Енисею. Многие из новых судов работают на элек-

трической тяге и построены из современных композитных материалов. Все они, как отметил глава Минпромторга, не уступают по комфортабельности иностран-

ным аналогам и обеспечивают перевозки туристов вдоль побережья Краснодарского края, Крыма, курсируют по Волге, Оке, Енисею и другим маршрутам.

СУХОГРУЗЫ



Фото с сайта РС

«КОНСТРУКТОР ЕГОРОВ»
В СТРОЮ

В Нижегородской области завершено строительство сухогруза проекта RSD71.

На производственной площадке Окской судовой верфи (Навашино, Нижегородская область) завершилось строительство головного сухогруза проекта RSD71 «Конструктор Егоров».

Сухогруз имеет просторный грузовой трюм, который на 6 м превышает длину трюма предшественников, при этом размеры нового судна меньше, что позволяет расширить географию доставки грузов в те порты, куда по своим габаритам не могут заходить суда RSD59.

«Конструктор Егоров» отвечает повышенным экологическим требованиям ИМО по выбросам в атмосферу. Его двигатели оборудованы системой очистки выхлопных газов для уменьшения выбросов окислов азота (NOx) и соответствуют требованиям международной конвенции МАРПОЛ.

Закладка судна состоялась 21 октября 2021 года, спуск на воду — 25 октября 2023 года. Сухогруз назван в честь основателя Морского инженерного бюро (МИБ), доктора технических наук, проектировщика судов и идеолога отечественного судостроения Геннадия Егорова. Это первый сухогруз серии, которая является

продолжением проекта RSD59. Техническое наблюдение за постройкой осуществляет Нижегородский филиал РС.

Судно проекта RSD71 предназначено для морской и смешанной (река-море) перевозки в одном грузовом трюме генеральных и навалочных грузов, в том числе зерна, 20- и 40-футовых контейнеров, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов классов 1.4S, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 в соответствии с МК МПОГ и грузов категории «В» из МК МПНГ.

Главные размеры: длина максимальная — 119,96 м, ширина габаритная — 16,98 м, высота борта — 6 м, осадка (в море/в реке) — 4,9/3,6 м, дедвейт (в море/в реке) — 7173/4395 тонн, автономность — 20 суток, объем грузового трюма — 9063 куб. м, скорость — 10,7 узлов. Символ класса: KM ⊕ Ice2 (hull; machinery) R2 AUT1-ICS LI BWM (T) CONT (deck, cargo hold) DG (bulk, pack) DE-Tier III A-Thruster(M) General dry cargo ship.

СУДОСТРОЕНИЕ

ПЕРВЫЙ СТАНОК

Пермская судовой верфь начала получать новое металлообрабатывающее оборудование.

Пермская судовой верфь ввела в эксплуатацию автоматический кромкорез. Это первый из 20 станков, которые предприятие закупает на заемные средства Фонда развития промышленности (ФРП). Автоматический кромкорез предназначен для обработки кромок листового металла и подготовки изделия к последующей сварке.

«Первый станок установлен, на очереди — еще 19 единиц метал-

лообрабатывающего оборудования», — сообщила пресс-служба верфи.

Напомним, Пермская судовой верфь и Фонд развития промышленности РФ в октябре 2023 года подписали договор целевого займа. Льготное финансирование на сумму 124 млн рублей направляется на модернизацию производственных мощностей, приобретение и ввод в эксплуатацию новых станков и оборудования,



Стоп-кадр видео Пермской судовой верфи

необходимых для повышения производительности труда и повышения качества выпускаемой продукции.

РЫБОЛОВНЫЙ ФЛОТ

АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ ПРОДОЛЖАЮТ
СТРОИТЕЛЬСТВО РЫБОЛОВНЫХ ТРАУЛЕРОВ

Суда проекта СТ-192 — самые крупные и технологически насыщенные из работающих в отечественной рыбопромысловой отрасли.

На предприятии ОСК «Адмиралтейские верфи» в Санкт-Петербурге состоялась церемония закладки двух больших морозильных рыболовных траулеров (БМРТ) проекта СТ-192 — «Капитан Ипатов» и «Александр Бузаков» — седьмого и восьмого судов в серии из десяти единиц, строящейся для Русской рыбопромышленной компании (РРПК).

«Это действительно важное событие, поскольку демонстрирует собой яркий пример эффективного взаимодействия государства и бизнеса, которое позволяет, с одной стороны, обеспечивать

высокую производительность, эффективность, качество и новый уровень работы нашего рыбопромышленного комплекса, с другой стороны — обеспечивать своевременную долгосрочную загрузку наших верфей строительством судов», — отметил заместитель министра промышленности и торговли РФ Альберт Каримов.

Контракт на строительство серии из десяти траулеров проекта СТ-192 Адмиралтейские верфи и РРПК подписали в октябре 2017 года. Серия закладывается парами — по два судна в год. С сентября 2022 года верфь пе-

редала заказчику четыре судна проекта: «Капитан Вдовиченко», «Механик Маслак», «Механик Сизов» и «Капитан Мартынов». В 2024 году состоялся спуск на воду двух БМРТ — «Капитан Юнак» и «Механик Щербаков».

Каждый из траулеров проекта СТ-192 рассчитан на ежегодный вылов 60 тыс. тонн рыбы, что в 2,5 раза превышает производительность судов, составляющих основу рыбопромыслового флота на Дальнем Востоке РФ. Это самые крупные и технологически насыщенные российские рыбопромысловые суда.

Основные характеристики БМРТ проекта СТ-192: вместимость грузовых трюмов — 5500 куб. м; длина — 108 м; ширина — 21 м; автономность по запасам топлива — 45 суток; экипаж — 139 человек, включая персонал рыбоперерабатывающего комплекса; скорость полного хода — 15 узлов.



Фото «Водного транспорта»





КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОКА ВОЛЬЕТСЯ
В «РЕЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ»

Федеральным проектом по развитию судоходства заинтересовались в Калужской области.

Калужская область рассчитывает войти в федеральный проект «Речные магистрали» и возобновить судоходство по реке Оке. Об этом заявил губернатор региона Владислав Шапша.

«Мы должны подготовить свои предложения по участию в нем (федеральном проекте «Речные магистрали»). — Прим. ред.) Это наши перспективы для возобновления судоходства по Оке, организации межрегиональных пассажирских и грузовых перевозок водным путем», — приводит цитата Владислава Шапши на сайте правительства Калужской области.

Напомним, реализация проекта «Речные магистрали» на-

чалась в октябре 2023 года. Он разбит на пять этапов. Первый из них включает водные перевозки между городами Городец и Ульяновск. Из федерального бюджета в 2024 году на возмещение расходов компаний выделено около 49 млн рублей. В 2025 году субсидии составят 150 млн рублей. На втором этапе планируется расширить маршрутную сеть с организацией перевозок на участке Рыбинск — Городец — Казань — Пермь, на третьем — на участке Ульяновск — Саратов, на четвертом — на участке Саратов — Астрахань и на пятом — на морском участке Ростов-на-Дону — Азов.

ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРОХОДСТВО



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

РЕМОНТ ПЕРЕД НАВИГАЦИЕЙ —
ДЕЛО КАЖДОГО

В весенний период интенсивность работ на судоремонтных предприятиях удваивается.

Енисейское речное пароходство (ЕРП) к навигации 2025 года готовит более 400 единиц флота. Именно на весенний период приходятся пиковые нагрузки судоремонтной кампании. В это время подготовка флота ведется совместными силами береговых подразделений и экипажей судов Енисейского речного пароходства.

«Работники плавсостава возвращаются на работу после межнавигационных отпусков. Экипажи во главе с капитанами активно подключаются к подготовке судов к навигации, что позволит вдвое увеличить интенсивность работ на судоремонтных предприятиях», — говорится в сообщении пресс-службы ЕРП.

Большинство судов проходят текущий ремонт, часть флота подлежит более затратному и продолжительному среднему ремонту. На двух теплоходах и десяти баржах выполняются капитально-восстановительные ремонты. Кроме того, в 2025 году ряд судов выйдут в рейсы с новыми главными двигателями, отопительными котлами, силовыми установками дизель-генераторов. Для переклассификации в морской разряд модернизируют буксир-толкач,



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

плавкран и баржу, еще две баржи речного класса «Р» будут переведены в класс «О» (озеро).

Исполнительный директор ЕРП Евгений Грудинов напомнил, что за последние три года компания получила 10 барж морского класса, построенных по заказу «Норникеля»: две в 2022 году и по четыре в 2023 и 2024 годах. «В дальнейших планах компании — строительство еще одной серии из десяти барж», — добавил он.

В 2025 году Енисейское речное пароходство планирует увеличить затраты на ремонт и модернизацию флота в 1,5 раза — до 1,677 млрд рублей.

КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ГЛУБИННЫЕ ЦЕЛИ

В 2025 году на Вятке продолжат дноуглубительные работы, необходимые для развития судоходства.



Фото с сайта правительства Кировской области

Кировская область в 2025 году проведет дноуглубление Вятки на участке протяженностью 34 км. Увеличение судового хода обеспечит выход в бассейны Камы и Волги.

«Начиная с этого года, по итогам достигнутых договоренностей с Росморречфлотом и прави-

тельством Республики Татарстан, мы должны увеличить протяженность участков реки Вятки с гарантированными габаритами судового хода. В 2025 году необходимо провести дноуглубительные работы на участке реки Вятки от границы с Республикой Татарстан до города Вятские Поляны

протяженностью 34 км. Там должна быть регулярная навигация с выходом в бассейны рек Кама и Волга», — сообщил губернатор региона Александр Соколов.

Напомним, в Кировской области ранее были проведены дноуглубительные работы на двух участках Вятки, которые позволили в 2024 году возобновить речные грузоперевозки. Впервые за 30 лет по реке доставили 1,3 тыс. тонн щебня в период половодья, а на участке Гирсово — Киров суда работали с июня по октябрь и доставили 65,1 тыс. тонн песчано-гравийной смеси. Баржебуксирные составы выполнили 130 рейсов.

АМУРВОДПУТЬ

НОВАЯ КАРТА РЕКИ ЗЕИ

«Амурводпуть» совершенствует работу по созданию электронных навигационных карт.

Администрация Амурского бассейна внутренних водных путей (ФБУ «Администрация «Амурводпуть») в межнавигационный период ведет работу по созданию, корректуре и обновлению бумажных навигационных карт и ячеек электронных навигационных карт (ЭНК). К началу навигации 2025 года планируется осуществить выпуск навигационной карты реки Зея между городами Зея (650 км) и Свободный (188 км).

Навигационные карты и корректурные листы по ВВП бассейна готовятся на основе русловых

изыскательских планов, представленных филиалами администрации.

На основе бумажных карт подготавливаются ЭНК для загрузки в судовые обстановочные комплексы (СОК) и автоматизированные промерные изыскательские комплексы (АПИК) по сбору данных, обновлению, оплавыванию и корректуре электронных навигационных карт на судах технического флота. Для этого было приобретено новое оборудование — электронная картографическая система на мобильной вычислительной тех-

нике (ЭКС МВТ «ЛОЦИЯ ВВП») и мобильный обстановочный комплекс «ЛОЦИУС» (ЭКС МОК «ЛОЦИУС»). Кроме того, закуплено геодезическое спутниковое оборудование для выполнения геодезических, топографических и гидрографических работ.

Средства на обновление техники выделены в рамках федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС». На данный момент оборудование проходит проверку на работоспособность и распределение по филиалам учреждения.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

УСИЛЕННЫЙ ЛЕДОВЫЙ КЛАСС

В Архангельской области в навигацию -2025 выйдут на маршруты два новых пассажирских судна.

Два пассажирских судна проекта РЕГК.126, строящиеся на судоремонтном заводе «Красная Кузница» для Архангельской области, начнут перевозки в навигацию 2025 года. Об этом в ходе рабочей встречи с президентом России Владимиром Путиным сообщил губернатор региона Александр Цыбульский.

«За 30 лет мы впервые разместили там (на «Красной Кузнице»). — Прим. ред.) заказ на четыре пассажирских судна усиленного ледового класса. В этом году летом первые два уже пустим в навигацию. Для нас это крайне важный момент, потому что у нас есть островные территории, даже на территории города Архангельска, и ежегодно почти 1 млн человек пользуется услугами пассажирского речного транспорта», — сказал глава региона.

Напомним, все суда будут обслуживать водные межмуниципальные маршруты. «Онега» пассажироместимостью 65 мест будет осуществлять навигацию

в одноименном городе Поморья. «Сольвычегодск», «Кенозерье» и «Каргополь» — на водных маршрутах в Архангельске. Каждое из этих судов рассчитано на 100 человек. Проект РЕГК.126 был разработан Северным филиалом

ФАУ «Российский речной регистр». Класс ледового усиления и мощность движительной установки подходят для работы в акваториях Архангельска и Онеги. Суда смогут совершать рейсы при толщине битого льда до 50 см.

Основные технические характеристики: длина — 28,4 м; ширина — 6,7 м; высота борта на миделе — 3,5 м; осадка по конструктивной ватерлинии — 2,3 м; осадка по ГВЛ в балласте — 2,2 м; водоизмещение — 230,4 куб. м; мощность главного двигателя — 2×368 кВт; расчетная скорость хода — 12 узлов.



Фото с сайта правительства Архангельской области



ГТС

БАГАЕВСКИЙ И ГОРОДЕЦКИЙ: УЗЛОВЫЕ МОМЕНТЫ СУДОХОДСТВА

На внутренних водных путях России продолжают технические работы на ключевых проектах: Багаевском и Городецком гидроузлах.

В проект Багаевского гидроузла были вынуждены внести изменения для его адаптации к реалиям строительных работ и для оптимизации предложенных решений. Об этом в ходе организованного ИАА «ПортНьюс» VIII конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» сообщил заместитель директора по проектированию компании «СоюзГидроТранс» Олег Бойков.

По его словам, критические изменения касались транспортной схемы строительства: изменена схема снабжения с левого на правый берег, перенесен вахтовый поселок с левого берега на пра-

вый для исключения использования водного транспорта. В части котлована основных сооружений в створе были изменены порядок его возведения, плановые параметры и этапность работ, что позволило не останавливать судоходство и использовать для судопропуска (при перекрытии левой протоки) полностью готовые к тому моменту сооружения судоходного шлюза. Вносились и другие изменения. Кроме того, ряд решений был оптимизирован.

Наводобросной плотинестроящегося гидроузла завершен монтаж затворов — установлены все 12 единиц. Также завершено стро-



Фото с сайта Ространсmodernизации

ительство двух ремонтных и двух аварийно-ремонтных затворов, сообщает ФКУ «Ространсmodernизация».

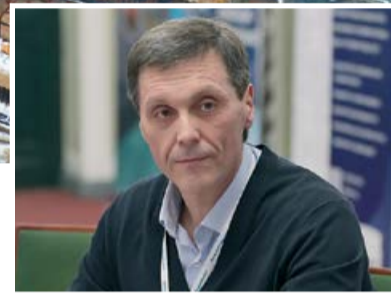
Общая строительная готовность первого пускового комплекса БГУ составляет 90%. Завершено бетонирование основных конструкций водобросной плотины и судоходного шлюза. Общий объем уложенного бетона с начала строительства — почти 275 тыс. куб. м, что составляет 98% от проектного объема первого пускового комплекса.

На данный момент продолжается изготовление и поставка на объект крупных элементов гидромеханического оборудования — электроцилиндров к затворам плотины и створкам ворот

к шлюзу. В течение первого квартала 2025 года будут продолжены работы по монтажу гидротехнического оборудования первого пускового комплекса. Монтаж крупногабаритных и тяжеловесных элементов конструкций с предварительной сборкой осуществляется непосредственно после поступления их на строительную площадку с завода.

Ввод в эксплуатацию объектов первого этапа намечен на навигацию 2025 года.

Что касается реконструкции Городецкого узла, то завершение реализации объекта предусмотрено в декабре 2026 года, когда будут обеспечены гарантированная глубина 4 м для судоходства между Нижним Новгородом и Го-



Олег Бойков

родом и увеличение грузопропускной способности шлюза до 23,5 млн тонн в год.

В рамках проекта в 2025 году, по информации ФКУ «Ространсmodernизация», планируется уложить около 190 тыс. куб. м гидротехнического бетона в камеру №15А, выполнить монтаж гидромеханического оборудования и продолжить дноуглубительные работы. Сейчас на объекте идет реконструкция оградительной земляной дамбы №10 и строительство причально-направляющей палы шлюза №15А. Общая строительная готовность составляет 36%.

Багаевский гидроузел — крупнейший инфраструктурный проект для Ростовской области. Возведение БГУ в створе Дона на 3089 км судового хода Единой глубоководной системы (ЕГС) началось в 2018 году. По итогам реализации проекта планируется повысить транспортную доступность реки Дон и улучшить условия работы водохозяйственного комплекса Донского региона, а также обеспечить надежность и безопасность судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону. В рамках реализации проекта будет обеспечена (в независимости от водности) гарантированная глубина 4 м (на лимитирующем участке реки Дон протяженностью 85 км). Пропускную способность участка планируется повысить до 19 млн тонн.



Фото с сайта Ространсmodernизации

Городецкий гидроузел расположен у города Заволжье в Городецком районе Нижегородской области, введен в эксплуатацию в 1955 году. Водные ресурсы созданного гидроузлом Горьковского водохранилища используются для выработки электроэнергии, обеспечения судоходства, водоснабжения и рекреации. По напорным сооружениям гидроузла проложена двухполосная автодорога. Участок внутренних водных путей от Городецкого судоходного сооружения до Нижнего Новгорода является центральным на Единой глубоководной системе европейской части России

МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА КАНАЛЕ ИМЕНИ МОСКВЫ НАЧАЛАСЬ ПОДГОТОВКА К НАВИГАЦИИ

Специалисты проверяют шлюзы и другие механизмы гидросооружений.

Яхромский филиал ФГБУ «Канал имени Москвы» в рамках подготовки к навигации 2025 года проводит ремонт механического оборудования маневрирования затворами и воротами шлюза на гидроузле №3, сообщает пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

В ходе работ откачаны камеры шлюзов, произведен подъем створок ворот с помощью гидравлических домкратов, выполнены ревизия и монтаж устройств и механизмов, очищены от речных загрязнений основные элементы несущей конструкции (ригели створок

ворот). Специалистам предстоит выполнить замену тяговых тросов механизма маневрирования.

Кроме того, бригадой водолазной станции проводится ремонт деревянных свай разделительной железобетонной эстакады гидроузла №3 с устройством металлических обойм.

Все работы ведутся собственными силами специалистов Яхромского района гидросооружений. На других гидроузлах филиала проходит ремонт плавучих рымов — устройств для швартовки шлюзующихся судов, а также ремонт уплотнений затворов водопроводных галерей шлюзов.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

АМФИБИЯ ДЛЯ ЕНИСЕЯ

Завершено строительство судна-амфибии для пассажирских перевозок по Енисею.

Судоверфь «Парящие машины» («ПарМа», Ленинградская область) завершила строительство судна на воздушной подушке (СВП) проекта РМ44 «Василий Ильин». Судно-амфибия предназначено для пассажирских перевозок по Енисею.

Судно вмещает 40 пассажиров и 2 члена экипажа; максимальная скорость на ходовых испытаниях — 70 км/ч (вода) и более 100 км/ч (лед/снег). Оно приводится в движение двумя дизельными 6-цилиндровыми двигателями мощностью 300 л. с. каждый. Амфибия оснащена двумя винтами изменяемого шага (реверсивными), двумя топливными баками суммарной вместимостью 800 л, двумя плотами по 25 мест каждый, светодиодным

и ксеноновым освещением, двойными пакетами поликарбонатного остекления, площадками для багажа и туалетной комнатой.

СВП «Василий Ильин» построено под наблюдением Российского классификационного общества (РКО) на класс «Р+1.2 СВП».



Фото с сайта судоверфи «Парящие машины»



КОПАТЬ — НЕ ПЕРЕКОПАТЬ

О проблемах и перспективах дноуглубительной отрасли в России.

Россия по-прежнему испытывает дефицит в глубоководных морских терминалах и портовой инфраструктуре вдоль трассы Севморпути. Требуется поддержание судоходных глубин на морских каналах в портах и на внутренних водных путях. Для этих целей разработаны федеральные проекты «Развитие опорной сети внутренних водных путей» и «Развитие опорной сети морских портов», на которые из госбюджета выделяется в период 2025–2027 годов около 60 млрд руб.

Инфраструктурные проекты включают в себя проведение капитальных (на новых проектах) и ремонтных (на существующих для поддержания проектных глубин) дноуглубительных работ. И затраты на дноуглубление зачастую составляют львиную долю в общей стоимости портовых проектов.

Напомним, что за дноуглубительные работы в акваториях морских портов и на подходах к ним отвечает государство — ФГУП «Росморпорт», вдоль трассы Севморпути — ФГУП «Гидрографическое предприятие», а на внутренних водных путях — бассейновые администрации внутренних водных путей (подведомственны Росморречфлоту). О планах по дноуглубительным работам в ходе ежегодного VIII конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» рассказали представители этих организаций.

ПЛАНЫ РОСМОРПОРТА

ФГУП «Росморпорт» в 2025 году выполнит ремонтное дноуглубление в объеме 13,1 млн куб. м, в том числе 7,3 млн куб. м будет извлечено на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК), отметила в ходе конгресса заместитель начальника управления по производству строительства и ремонта ФГУП «Росморпорт» Елена Хохлова.

При этом еще 4,6 млн куб. м грунта планируется извлечь в рамках инвестпроектов на терминалах Балтийского и Южного морских бассейнов («ЕТУ», «Новотранс Актив», «Ультрамар», «НКТ», «НСРЗ», «ТМТП», «НЛЭ»).

По итогам 2024 года объем дноуглубления, выполненного ФГУП «Росморпорт», составил 14 млн куб. м, в том числе 11 млн куб. м в рамках поддержания навигационных параметров существующих гидротехнических сооружений (ГТС) и 3 млн куб. м в рамках проектов по созданию новых подводных гидротехнических объектов в Усть-Луге и Новороссийске. При этом 56% работ было выполнено собственной техникой предприятия.



Фото с сайта Росморпорта

Ремонтное дноуглубление в прошлом году выполнялось на ВКМСК, главном судовом ходу в порту Архангельск, Калининградском морском канале, Азово-Донском канале, Таганрогском подходном канале и др.

«Как показывают экономический расчет и опыт, стоимость разработки и транспортировки грунта собственной техникой гораздо ниже, чем привлекаемой», — рассказала представитель «Росморпорта». При этом предприятие все же продолжит привлекать сторонних подрядчиков и в этом году.

Среди проблемных вопросов Елена Хохлова выделила требования природоохранного законодательства и существующие механизмы ценообразования.

ПЛАНЫ «ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ»

Объем капитальных дноуглубительных работ по текущим проектам, реализуемым ФГУП «Гидрографическое предприятие», составляет 4,4 млн куб. м, а по проектам в стадии подготовки — 28,6 млн куб. м.

Перспективный объем ремонтного дноуглубления на Северном морском пути до 2030 года оценивается в 34,4 млн куб. м. В том числе в 2025–2030 годах предполагается провести дноуглубление в порту Сабетта в объеме 4,8 млн куб. м, на терминале «Утренний» — 5,4 млн куб. м, на морском канале порта Сабетта — 19 млн куб. м, на угольном терминале для Сырадасайского месторождения

и на нефтяном терминале «Порт бухта Север» — 1,6 млн куб. м суммарно, на морском терминале на мысе Наглейный в порту Певек — 1,2 млн куб. м, в морском порту Тикси — 400 тыс. куб. м, в Тамбее — 2,1 млн куб. м.



Фото «Водного транспорта»

Объем дноуглубления по этим проектам в 2025 году оценивается в 2,5 млн куб. м, далее планируется, что он будет расти. Данные объемы являются ориентировочными и подлежат уточнению.

В ПОИСКАХ ФЛОТА

Россия остро нуждается в обновлении дноуглубительного флота. Так, по данным заместителя директора департамента продаж и контрактации гражданского судостроения АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК) Натальи Ошикер, в России 91% земснарядов старше 25 лет, из них от 26 до 40 лет — 60%, старше 40 лет — почти 31%. При этом в России насчитывается 62 рефлутерных земснарядов, 54 многочерпаковых земснаряда, 20 единиц грейферных снарядов. «Одной из важнейших задач мы видим

развитие компетенций в строительстве дноуглубительного флота, — сказала Наталья Ошикер. — Безусловно, дноуглубительные суда остаются одними из самых технологически насыщенных и сложных».

При этом имеется существенное расхождение в определении потребности страны в дноуглубительном флоте с планами по их строительству. «Мы проанализировали перспективный план Минпромторга по строительству судов до 2035 года, к своему удивлению, обнаружили там всего шесть земснарядов, которые, по оценке Минпромторга, являются потребностью нашего российского рынка. На самом деле потребность, конечно, выше», — сказал технический директор АО «Южный центр судостроения и судоремонта» (ЮЦСС, входит в ОСК) Денис Кузнецов.

Исполнительный директор ООО «Строительная дноуглубительная компания» (СДК) Василий Стругов также отметил, что потребности российского рынка в земснарядах гораздо боль-

ше, речь может идти минимум о 16 таких судах. «В любом случае, может, наша проблематика дойдет до федеральных органов исполнительной власти, и цифры все же скорректируют в большую сторону», — предположил Василий Стругов.

По данным «Гидрографического предприятия», только для развития и содержания российской морской портовой инфраструктуры в акватории Севморпути потребность в дополнительных судах дноуглубительного флота в 2025 году составляет восемь единиц (речь идет о судах различного класса и назначения).

СЛОВО — ЧАСТНИКАМ

Помочь решить имеющиеся проблемы дноуглубительной отрасли могли бы частные компании и их объединения. По мнению выступившего на Форуме генерального директора ООО «Строительная дноуглубительная компания» (СДК) Александра Бенгерта, для преодоления проблем необходимо снизить зависимость от иностранного флота, синхронизировать планы частного бизнеса и государства, лоббировать интересы отрасли на уровне федеральных органов исполнительной власти (ценообразование, внесение изменений в нормативно-правовые акты и т.д.), участвовать в формировании государственной политики в области рынка дноуглубительных услуг.

Если говорить более конкретно, то, по мнению Александра Бенгерта, необходимо внести изменения в действующие нормативно-правовые акты в части категорирования грунтов по трудности их разработки и выгрузки, приоритезировать и синхронизировать проекты по дноуглублению, внедрять ЕРС-контракты (по которым подрядчик выполняет инжиниринг, обеспечивает поставку материалов и оборудования и осуществляет необходимые работы).

Эти задачи могла бы взять на себя ассоциация дноуглубительных компаний, которую еще только предстоит создать.

Виталий ЧЕРНОВ,
Татьяна ВИЛЬДЕ

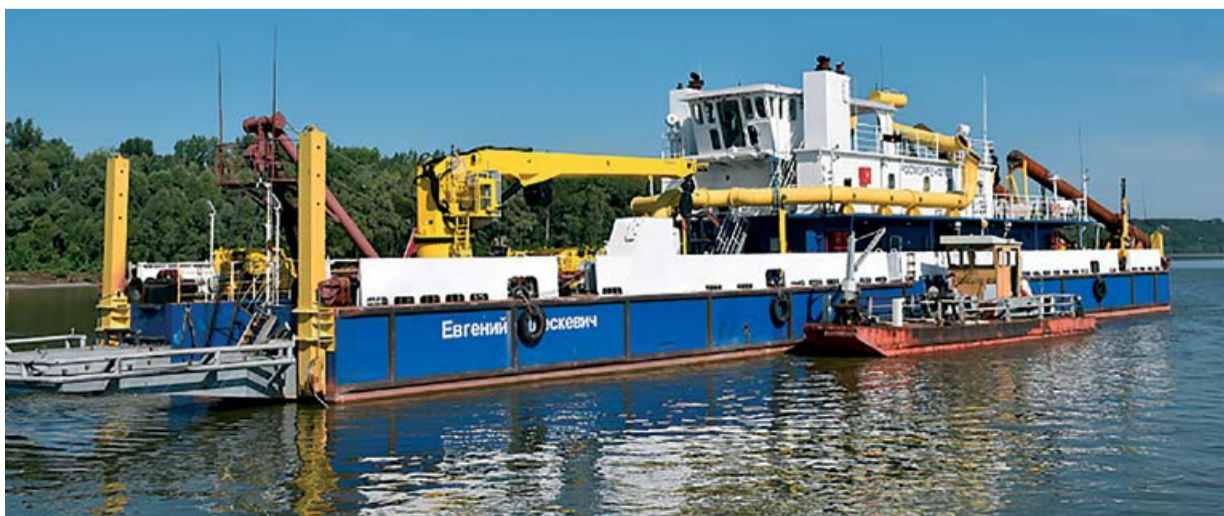


Фото с сайта минтранса Алтайского края



ПРЕЗЕНТАЦИЯ

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

В Санкт-Петербурге презентовали книгу серии «Библиотека Совкомфлота».



Фото из Telegram-канала «Совкомфлота»

На заседании Полярной комиссии в штаб-квартире Русского географического общества состоялась презентация книги «Итоги хозяйственной и научной деятельности Главсевморпути за 1932–1948 годы», изданной по инициативе ФГУП «Атомфлот», ПАО «Совкомфлот» и Арктического и антарктического научно-исследовательского института (ААНИИ).

В книге содержится подробное описание того, как развивался арктический регион в Советское время.

«Книга представляет собой трехтомный отчет 15-летней дея-

тельности ГУСМП по всем направлениям его работы и в ближайшие годы будет являться основным источником для изучения истории освоения Арктики за этот период. Никакого более подробного материала на эту тему на данный момент не существует», — сказал Павел Филин, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник Центра арктических исследований музея антропологии и этнографии имени Петра Великого (Кунсткамера) РАН.

Он отметил, что издание книги — один из этапов подготовки большого труда по истории Арктики, который должен появиться.



Фото из Telegram-канала «Совкомфлота»

ОБРАЗОВАНИЕ



Фото с сайта Росморречфлота

КВОТЫ УТВЕРЖДЕНЫ

На целевое обучение по специальности «Кораблестроение» в 2025–2026 учебном году выделено 45% квот.

Председатель правительства РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение об установлении квот приема на целевое обучение в вузах на 2025–2026 учебный год. Больше половины бюджетных мест в бакалавриате достанется целевикам, которые будут обучаться по специальности «Конструкторско-технологическое обеспечение машиностроительных производств», 45% — по специальности «Кораблестроение, океанотехника и системотехника объектов морской инфраструктуры».

На целевое обучение в вузах в 2025–2026 учебном году будет выделено около 145 тыс. мест. Квоты сформированы по 838 направ-

лениям подготовки и научным специальностям. По 77 из них число целевых мест увеличено в сравнении с прошлым годом. По всем научным специальностям в аспирантуре доля целевых бюджетных мест осталась на уровне 35%.

Правительство ежегодно на основе заявок от регионов определяет, сколько процентов от общего числа бюджетных мест по каждой специальности отводится для целевиков. Такие абитуриенты поступают в учебное заведение по направлениям будущих работодателей и учатся бесплатно. После получения диплома выпускник должен отработать не менее трех лет в организации, которая его направила.

СОВКОМФЛОТ

ЗАРПЛАТЫ РЫБАКОВ РАСТУТ



Фото из соцсетей РРПК

Уровень оплаты труда в рыболовстве в два раза превысил средний по стране.

Средняя оплата труда в рыболовстве по итогам 2024 года выросла на 7,5% по сравнению с 2023 годом и составила 175,4 тыс. рублей. Это в два раза выше средней зарплаты в российской экономике (88 тыс. рублей) и почти в три раза превышает среднюю оплату труда по направлению «Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство» (63,6 тыс. рублей). Об этом сообщает Ассоциация судовладельцев рыбопромыслового флота (АСРФ) со ссылкой на данные Росстата.

Направление «Рыболовство» по уровню оплаты труда уступает только «Финансам и страхованию» среди укрупненных отраслей экономики. Средняя зарплата занятых в направлении «Перера-

ботка и консервирование рыбы, ракообразных и моллюсков» в 2024 году составила 90,1 тыс. рублей.

Отмечается, что рыболовство остается драйвером роста дохо-

дов в прибрежных регионах. В каждом из топ-10 регионов оплата труда в рыболовстве заметно превышает среднюю (в 1,3–3,2 раза). Самый высокий уровень по итогам 2024 года — в Магаданской области (262,7 тыс. рублей). В первой десятке по этому показателю также Мурманская область, республика Карелия, Хабаровский край, Ненецкий автономный округ, Камчатский край, Калининградская область, Сахалинская область, Архангельская область (кроме НАО), Приморский край.

«Оплата труда в рыболовстве стабильно одна из самых высоких среди отраслей российской экономики на протяжении всего периода, по которому отражены данные в Росстате (с 2017 года). Это обусловлено экспедиционным вахтовым характером работы в сложных условиях морского рыболовства. В структуре расходов на производство рыбной продукции оплата труда занимает пятую часть», — добавляется в сообщении.

Топ 10 отраслей экономики по среднему уровню оплаты труда, тыс. руб. * АСРФ

Отрасль	Средний уровень оплаты труда, тыс. руб.
Финансы и страхование	206,3
Рыболовство	175,4
Информация и связь	163,5
Добыча полезных ископаемых	155,6
Научная и техническая деятельность	125,9
Транспортировка и хранение	89,4
В среднем по экономике	88,0
Обрабатывающие производства	87,0
Электрэнергия и отопление	86,5
Госуправление и соцобеспечение	84,9
Строительство	84,3

* Данные Росстата по среднемесячной номинальной начисляемой заработной плате

Слайд из презентации АСРФ

РЫБОЛОВСТВО

«ЛИДЕРЫ УЧАТ ЛИДЕРОВ»

«Совкомфлот» продолжает обучение сотрудников в рамках своей образовательной программы.

В Санкт-Петербурге впервые прошел образовательный семинар для координаторов судов. Мероприятие, подготовленное командой учебно-тренажерного центра «Совкомфлота», открыло новую программу повышения компетенций для береговых профес-

сионеров. Тренером-экспертом выступил первый заместитель генерального директора — главный операционный директор ПАО «Совкомфлот» Алексей Хайдуков.

Почетным гостем мероприятия стал генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов, который поддержал профессиональную дискуссию в рамках одного из групповых заданий.

В ходе семинара сотрудники береговых подразделений управления флотом активно участвовали в дискуссиях и совместно решали различные кейсы. Такой



Фото из Telegram-канала «Совкомфлота»

формат позволил не только углубленно изучить темы, поднятые на семинаре, но и способствовал укреплению командного взаимодействия.

«Семинар стал важным шагом в развитии профессиональных навыков коллег и показал, что программа «Лидеры учат лидеров», запущенная «Совкомфло-

том» в 2024 году, является эффективным инструментом для передачи опыта и знаний внутри компании. Подобные инициативы будут способствовать новым профессиональным достижениям наших сотрудников», — сказал директор учебно-тренажерного центра «Совкомфлота» Виктор Львов.



ЮБИЛЕИ

МОРСКОМУ УЧЕБНО-ТРЕНАЖЕРНОМУ ЦЕНТРУ МАКАРОВКИ — 30 ЛЕТ

**MAKAROV
TRAINING**
175 000 обученных
за 30 лет

Здесь внедряют новые программы и методы подготовки.

Морскому учебно-тренажерному центру ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова в марте 2025 года исполняется 30 лет. В 1995 году первые четыре выпускника центра, слушатели курсов из Литовского и Северного морских пароходств, получили свидетельства операторов Глобальной морской системы связи при бедствии (ГМССБ) по результатам тренажерной подготовки в Макаровке.

За 30 лет существования центр организовал и провел более 175 тыс. подготовок для курсантов и студентов университета, преподавателей, руководителей практик, членов экипажей морских судов и специалистов различных категорий и организаций морской индустрии России, стран СНГ и дальнего зарубежья.

«Это огромный объем работ, позволивший Макаровке занять и удерживать лидерские позиции

в сфере дополнительного профессионального образования моряков и тренажерной подготовки курсантов практически всех специальностей», — говорится в сообщении пресс-службы вуза.

В развитии многих компетенций УТЦ был пионером. Именно здесь прошли первые в России курсы по использованию электронно-картографических навигационных информационных систем, первая в мире подготовка радиоэлектроников ГМССБ, состоялся старт национальной подготовки специалистов по МКУБ, по охране судов и портовых средств.

В Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ первым в стране появился тренажер подготовки специалистов по динамическому позиционированию. Здесь же состоялась первая подготовка операторов СУДС с использованием тренажера.

ЛОЦМАНЫ



Фото с сайта Росморпорта

ИХ РАБОТА И ОПАСНА, И ТРУДНА
Проблемы безопасности лоцманов обсудили на совещании в Макаровке.

Лоцманская профессия относится к числу опасных по условиям труда. Так, по данным Международной ассоциации морских лоцманов, за период 2001–2021 гг. было зафиксировано 160 аварий с участием лоцманов, включая 18 случаев с летальным исходом.

По информации Ространснадзора, основными причинами несчастных случаев в России являются человеческий фактор и технические неисправности при посадке/высадке лоцмана.

На совещании в ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова директор Института дополнительного профессионального образования (ДПО ГУМРФ) Сергей Айзинов и старший инструктор Морского учебно-тренажерного центра университета Евгений Воронин представили предложения по совершенствованию подготовки

лоцманов-стажеров и повышению квалификации лоцманов в области охраны труда, действиям лоцманов в аварийных ситуациях при проводке судов в морских портах.

Также на совещании «Проблемы правоприменения российских норм охраны труда лоцмана при обслуживании иностранных морских судов» рассказали о подходах Минтруда России и международных Конвенций в отношении безопасности лоцманов.

Эксперты высказали предложение вернуть регулирование в области охраны труда на морских судах и судах внутреннего водного транспорта в компетенцию Минтранса России.

А в учебных заведениях при подготовке специалистов больше внимания уделять вопросам личной безопасности лоцманов и совершенствовать их практические навыки в этой сфере.

ВЫПУСКНАЯ КАМПАНИЯ

ДИПЛОМЫ ПОЛУЧЕНЫ

В ГУМРФ имени Макарова состоялся выпуск плавсостава 2025 года.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) 15 февраля 2025 года состоялось вручение дипломов выпускникам института «Морская академия» — специалистам плавсостава: судоводителям, радиоинженерам, судомеханикам. Дипломы об окончании университета получили 255 человек.

Специалисты плавсостава ГУМРФ будут трудоустроены в ведущие судоходные компании России: «Совкомфлот», «Атомфлот», FESCO, «Волжское пароходство» и другие.

На торжественном мероприятии были зачитаны напутственные слова выпускникам от министра транспорта РФ Романа Старовойта: «Транспорт сегодня переживает настоящую технологическую революцию. Масштаб стоящих перед отраслью задач — колоссальный. Выбрав однажды профессию, вы получили возможность не только реализовать себя, но и создавать будущее».

Руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко в своем поздравлении отметил: «Дорогие выпускники! Как один день пролетели ваши яркие, шумные, веселые, но и ответственные курсантские годы. Они были непростыми, но убежден, что интересными и счастливыми. И я очень хочу, чтобы в вашей памяти они всегда оставались радостным и добрым



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

воспоминанием. Я искренне рад, что транспортная отрасль пополнилась новыми квалифицированными кадрами».

Слова поздравления также прозвучали от ректора ГУМРФ, доктора технических наук, профессора, заслуженного работника высшей школы Сергея Барышника, директора института «Морская академия», кандидата военных наук, контр-адмирала Владимира Соколова. К выпускникам с поздравлениями обра-

тились представители федеральной и городской власти, морской общественности и партнерских компаний университета, преподаватели.

Выпускные кампании стартовали во всех подведомственных Росморречфлоту вузах. Это первый год, когда выпуск перенесли с середины лета. Молодые специалисты закончат обучение до начала навигации и смогут сразу приступить к работе в составе экипажей судов.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

ОБРАЗОВАНИЕ

ВСЕ НЮАНСЫ ДНОУГЛУБЛЕНИЯ

ГУМРФ имени Макарова запускает новый курс для специалистов по дноуглублению.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) весной 2025 года планирует запустить новый курс с элементами тренажерной подготовки в части дноуглубительных проектов. Об этом рассказал директор Института дополнительного профессионального образования (ДПО) ГУМРФ Сергей Айзинов.

По его словам, после проведения первого пилотного курса была получена обратная связь от участников. «В результате, мы получили возможность усовершенствовать, поднастроить обучение под реальные потребности пользователей. Новый курс более длительный, глубокий, продолжительностью 40 часов. И мы планируем запустить его в марте этого года в Санкт-Петербурге

в очной форме», — пояснил Сергей Айзинов.

Курс затронет все вопросы управления профессиональными рисками по охране труда, будут разобраны правовые аспекты и процедура прохождения экологических экспертиз. Сделан акцент на профессиональной подготовке командиров земснарядов — багермейстеров с фокусом на внутренние водные пути. Кроме этого, в курсе будет представлена специфика применения различных вариантов углубительной техники (плавучих экскаваторов, землесосов, многочерпаковых земснарядов).

«Мы понимаем, что большое количество различного типа специалистов участвует в дноуглубительных проектах, поэтому нам, судя по всему, надо будет делать линейку учебных курсов,

которые будут заточены на разные группы специалистов: на тех, кто проектирует, планирует и управляет операциями, и непосредственно на тот персонал, который работает «на ручках», — сказал Сергей Айзинов.

Напомним, при поддержке Росморречфлота в Санкт-Петербурге в январе 2025 года был проведен первый в России управленческий учебный курс с элементами тренажерной подготовки в части реализации дноуглубительных проектов. Он был организован и запущен в результате сотрудничества ООО «Строительная дноуглубительная компания», ООО «Нониус Инжиниринг» и Института ДПО ГУМРФ имени Макарова.

До этого подобная подготовка в России не проводилась уже более 20 лет. Инвестиции частных компаний, участвующих в данном образовательном проекте, превысили 15 млн рублей.