



Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№ 9 сентябрь
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



**АМУРСКИЕ
ПЕРСПЕКТИВЫ**

СТР. 4



РЕКОРДНЫЙ РЕЙС

СТР. 5



ВЕКТОР ОСК — К РЫНКУ

СТР. 6



СТРОИМ ДЛЯ ЗЕМЛЯКОВ

СТР. 9



**500 ЛЕТ СМП:
ОТ КОЧА ДО АТОМНОГО
ЛЕДОКОЛА**

СТР. 10



**В РОССИИ ВЫЙДЕТ
КНИГА-АЛЬБОМ
О ТОРГОВОМ ФЛОТЕ
СТРАНЫ**

СТР. 11



Фото с сайта ПАО «ВМТП»

КРУИЗНЫЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

На ВЭФ-2025 подписано соглашение о сотрудничестве для развития морского круизного туризма на Дальнем Востоке.

Новый круизный маршрут между Владивостоком и Петропавловском-Камчатским планируется запустить в 2026 году. Церемония подписания соглашения о сотрудничестве по развитию морского круизного туризма состоялась на площадке Восточного экономического форума (ВЭФ-2025).

В ней приняли участие Минвостокразвития России, представители правительств Камчатского края, Приморского края, Сахалинской области, а также ФГУП «Росморпорт», АО «КС-Стратегический Альянс» и ПАО «Совкомфлот».

«Мы рассчитываем, что подписанный документ поможет нам собрать обширную методологическую базу и выработать единую комплексную стратегию круизного развития на Дальнем Востоке», — сказал генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Сергей Пылин.

По оценкам Росморречфлота, в портах дальневосточных регионов есть вся необходимая инфраструктура для осуществления

намеченных планов. Об этом сообщил руководитель ведомства Андрей Тарасенко

«Запуск круизной линии на Дальнем Востоке позволит повысить доступность и туристическую привлекательность дальневосточных регионов, даст импульс развитию пассажирской инфраструктуры в морских портах, а также обеспечит существующим пассажирским терминалам постоянную загрузку и пассажирооборот», — отметил Андрей Тарасенко.

**КУДА И НА ЧЕМ
ОТПРАВЯТСЯ ТУРИСТЫ**

В рамках проекта предполагаются рейсы между регионами Дальнего Востока (Приморский край, Сахалинская область, Камчатский край), а также между странами Юго-Восточной Азии.

«Рассчитываем, что это будет продукт как для российского, так и для международного рынков. Предварительно сформировано расписание на летний период 2026 года. Это российские регионы. В рамках круиза будут вы-

полнены заходы во Владивосток, Корсаков, Южно-Курильск, Кунашир, Курильск, Итуруп и Петропавловск-Камчатский», — рассказал председатель совета директоров АО «КС-Стратегический Альянс» Кирилл Шубский.

Он уточнил, что будет предусмотрен обратный рейс из Петропавловска-Камчатского во Владивосток продолжительностью 10 дней с посещением Командорских островов и острова Тюлений. При этом в целом длительность внутрироссийской круизной программы составит 4–5 месяцев.

Что касается весенне-осеннего периода, то в настоящий момент идут согласования по программе. Рассматривается возможность захода лайнера в порты Южной Кореи, Японии и Китая. Международная круизная программа продолжительностью десять дней получит название «Из зимы в лето», а маршрут пройдет через Владивосток, Сокчо, Чеджу, Пусан (все три — Южная Корея) и Шанхай (КНР).

Продолжение на стр. 3



Фото с сайта Росморречфлота



ТТК

КАКИМ БУДЕТ ТРАНСАРКТИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР

Развитие ТТК должно быть взаимосвязано с морской, речной, сухопутной логистикой и судостроением.

Трансарктический транспортный коридор необходимо формировать как единую комплексную систему. Об этом в ходе Восточного экономического форума заявил президент России Владимир Путин. По его словам, она должна объединить морской, железнодорожный, автомобильный виды транспорта, позволить использовать потенциал крупнейших рек, таких как Обь, Енисей и Лена.

Важно также развитие систем связи и навигации, обслуживания судов, аварийно-спасательной инфраструктуры, модернизация портов.

Кроме того, необходимо создание современных центров судостроения, которые будут должны выпускать всю линейку судов для работы на маршруте: от буксиров и судов снабжения до балкеров и газозовов ледового класса, а также сверхмощных ледоколов.



Владимир Путин, фотобанк Росконгресса

Владимир Путин также отметил необходимость открыть прямой доступ для грузов из Сибири и Урала на морские трассы Арктики.

«Прошу коллег из правительства, Морской коллегии России оценить целесообразность этих предложений», — сказал президент.

В свою очередь генеральный директор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев отметил, что экономическая модель ТТК основывается в первую очередь на развитии арктических проектов России.

«Надо понимать, что в основе, в сердце ТТК будет лежать Северный морской путь», — сказал глава «Росатома». «ТТК — это не



Алексей Лихачев, фотобанк Росконгресса

вместо СМП, это не над СМП, это дополнительно к СМП. Это в первую очередь международный транспортный коридор», — пояснил Алексей Лихачев.

Он заметил, что юридически СМП — это 3 тыс. миль, а весь ТТК — более 8 тыс. миль. Если для прохода по СМП российский или западный партнер «обречен купить этот билет у нас, то в остальном он совсем нам ничего не должен». То есть надо создать такие условия, чтобы грузы пошли с Суэцкого канала или другого южного направления.

«Важно найти четкий баланс между интересами российского и международного бизнеса и ответственностью государства как главного хедж-фонда любых инфраструктурных рисков. Эту систему предстоит осознать, прежде чем мы все это превратим в конкретные финансово-экономические модели», — резюмировал Алексей Лихачев.

Участники ВЭФ отметили, что для эффективного управления коридором необходимо создать нового оператора. Такое мнение высказал начальник управления президента Российской Федерации по вопросам национальной морской политики Сергей Вахруков.

«Международный опыт нам говорит о необходимости создания нового оператора Трансарктического транспортного коридора. И Панамский канал, и Суэцкий канал, и ряд других крупнейших транспортных коридоров управляются грамотными, понимающими свою роль управленцами серьезного уровня. Соответственно, нам нужно это делать», — сказал Сергей Вахруков.

По его словам, такое предложение подготовлено и уже находится в стадии обсуждения.

Он отметил, что ТТК — очень капиталоемкий проект, и одному государству его просто не поднять. Только в ближайшее время на развитие этого коридора потребуется несколько триллионов рублей.

«Нам крайне важно создать на этом коридоре привлекательные условия для инвестиций, в том числе иностранных, соблюдая суверенитет над ТТК. Я хочу это подчеркнуть, потому что для нас это важнейшая суверенная магистраль от Санкт-Петербурга до Владивостока. Для нас очень важно, правильно построив стратегический проект, грамотно организовать управление им, чем мы сейчас активно и занимаемся по поручению президента», — резюмировал Сергей Вахруков.

Напомним, в 2023 году по ТТК было осуществлено 7 рейсов, в 2024-м — 14. В текущем году ожидается больше 20 рейсов.

ГОСПРОЕКТЫ



Рис. с сайта ААНИИ

СТРОИТЕЛЬСТВО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИХ СУДОВ — НА ОСОБОМ КОНТРОЛЕ

Госмониторинг позволит исключить коррупционные нарушения и повысить эффективность расходования бюджетных средств.

Строительство научно-исследовательских судов включено в перечень проектов, финансируемых в рамках государственных программ, а также из Фонда национального благосостояния (ФНБ). Распоряжение об этом подписано премьер-министром Михаилом Мишустиним.

Проекты, представленные в перечне, подлежат особому контролю со стороны государственных органов, а мониторинг позволяет исключить коррупционные нарушения и повысить эффективность расходования бюджетных средств и средств ФНБ.

Как ранее отмечал помощник президента РФ, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев, российский научно-исследовательский флот значительно устарел и требуются дополнительные меры для его восстановления. По его словам, средний возраст научных судов составляет около 34 лет, а износ превышает 80%. При этом на Адмиралтейских верфях ОСК идет строительство научно-экспедиционного судна (НЭС) ледового класса «Иван Фролов», которое после ввода в эксплуатацию станет флагманом флота Росгидромета. Ожида-

ется, что «Иван Фролов» усилит позиции России в Арктическом и Антарктическом регионах, сможет проводить исследования даже в самых суровых климатических условиях, обеспечит бесперебойную работу полярных станций. Спуск судна на воду запланирован на март 2027 года, окончание строительства — на декабрь 2028 года.

Кроме того, еще два научно-исследовательских судна (НИС), которые строит Невский судостроительно-судоремонтный завод ОСК для Росрыболовства, должны быть введены в эксплуатацию в 2028 году.

АРКТИКА

КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД

Минтранс делает акцент на цифровизацию.

Министерство транспорта Российской Федерации сконцентрируется на решении комплекса первоочередных задач для развития Северного морского пути. Об этом заявил министр транспорта Андрей Никитин.

В числе первых он назвал задачу возрождения транспортной науки — как фундаментальной, так и прикладной. «Мы активно работаем над этим с Академией наук, Морской коллегией и Росатомом», — отметил глава Минтранса России.

Второй приоритет — подготовка кадров для Арктики. «Чтобы мы ни планировали, руками это будут делать люди: инженеры, капитаны. В Морском университете Невельского уже готовят специалистов для атомного флота», — сказал Андрей Никитин. — Руководство отраслью через 20 лет выйдет из тех, кто сегодня учится в наших транспортных вузах».

Важной задачей является обеспечение безопасности на СМП и развитие современной аварийно-

спасательной инфраструктуры. Еще одно направление работы — реконструкция арктических аэродромов для улучшения мобильности людей в регионе. Особое внимание уделяется инновациям: беспилотным технологиям и цифровизации. «Россия стала одной из первых стран, внедривших беспилотные технологии в международное морское законодательство. Мы стали здесь пионерами, и сегодня все это работает. Уже сейчас такие суда действуют на Балтике и в портах», — отметил Андрей Никитин.

Ключевым проектом определена Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа, разрабатываемая совместно с Росатомом и РЖД. «Это задача, которую перед нами поставил президент и которую поставила сама жизнь. Мы не сможем дальше развивать транспорт как отдельные виды. Мы не сможем дальше существовать как министерство пяти советских министерств, нам нужно обеспечить мультимодаль-

ность. Мультимодальность обеспечивается за счет цифровой логистики, — подчеркнул министр транспорта. — Это позволит сократить издержки бизнеса и конкурировать по времени прохода с Суэцким каналом».

Еще одним серьезным вызовом является развитие речного транспорта. Это работа, которая требует совместных решений с коллегами. «Нам необходимо трезво оценить потенциал, учитывая объективные климатические условия. В отличие от незамерзающих китайских рек, таких как Янцзы, российские водные пути значительную часть года скованы льдом», — сказал он. Поясняя, что это неизбежно усложняет создание эффективной модели, министр добавил, что данное обстоятельство не отменяет саму возможность развития, но указывает на необходимость учета этих факторов при проектировании и поиска специализированных технических и логистических решений.



Продолжение материала
с 1-й полосы

«В дальнейшем маршрут будет дополнен заходами в порты Японии, на остров Хайнань и в Гонконг», — пояснил Кирилл Шубский.

Круизы на Дальнем Востоке планируется осуществлять на дизель-электроходе «Астория Нова» вместимостью более 1400 человек и длиной свыше 200 м. На борту лайнера туристам будут доступны восемь тематических баров и ресторанов, театрально-концертный зал на 1 тыс. мест, фитнес-центр, СПА, открытый бассейн, салон красоты и магазины.

ФИНАНСОВЫЕ ВОПРОСЫ

Проект запуска круизной линии на Дальнем Востоке может получить льготный кредит по ставке 2% годовых из средств Минвостокразвития России. По данному вопросу имеется предва-

рительная договоренность с ВЭБ.РФ. Льготный кредит будет выделен на сумму, составляющую не менее 50% бюджета всего проекта, сообщил Кирилл Шубский.

Еще один важный вопрос, решаемый сейчас в рамках проекта, — наличие необходимых страховых продуктов в соответствии с практикой мировой круизной индустрии. В частности, речь идет о предоставлении страхования рисков по прерыванию бизнеса.

«У нас круизный продукт сегодня не имеет соответствующего страхования — такого, как VI-продукт. Это то, что соответствует мировой практике. И, конечно, для нас, чтобы чувствовать себя комфортно и спокойно при планировании, при бюджетировании, важно, чтобы работали страховки не только R&I класса, не только КАСКО, но и вот этот продукт был в пакете», — сказал Кирилл Шубский.

КАК ВСТРЕТЯТ НА БЕРЕГУ?

Береговая инфраструктура на Дальнем Востоке также должна быть готова к приему круизных туристов. На это обратил внимание генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

«Нет вопроса, как довести туриста до точки схода на берег. Но вот способность этого берега принять одномоментно тысячу человек, комфортно их обслужить в течение 1–2 суток, в зависимости от расписания программы, и в хорошем настроении вернуть на пароход — вот именно это обеспечит успешность или неуспешность этой круизной линии», — сказал он.

К волновому притоку туристов в случае захода в тот или иной порт должна быть готова и сфера услуг. Кроме того, поскольку интерес к круизам на Дальнем

Востоке, скорее всего, проявят жители европейской части России, а также Сибири, соответствующим образом должна быть проработана авиационная логистика.

«Допустим, дополнительно 300–500 человек соберется прилететь во Владивосток или Петропавловск-Камчатский для того, чтобы сесть на теплоход. Эти моменты должны быть проработаны и согласованы с Росавиацией и с Минтрансом», — добавил Игорь Тонковидов.

По словам генерального директора ПАО «Совкомфлот», по итогам запуска линии в следующем году и от качества услуг, которые получают туристы, станет понятно, нужно ли ставить на данный маршрут дополнительное судно.

Напомним, ПАО «Совкомфлот» является одним из партнеров проекта по запуску круиз-



Игорь Тонковидов,
фотобанк Росконгресса

ной линии на Дальнем Востоке. Будучи крупным российским судовладельцем, компания имеет свое дальневосточное представительство. Кроме того, «Совкомфлот» является оператором порта Сочи — единственного в России специализированного круизного порта.

КАДРЫ

ГТЛК СМЕНИЛА ГЕНДИРЕКТОРА

Руководить Государственной транспортной лизинговой компанией будет Михаил Парнев.

На должность генерального директора Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК, группа ВЭБ.РФ) сроком на 5 лет избран Михаил Парнев. Решение принято акционерами ГТЛК.

«Приход Михаила Парнева позволит обеспечить дальнейшее развитие компании в части реализации государственных задач и масштабных проектов, диверсификации основных направлений деятельности, роста показателей бизнеса и увеличения доли на рынке. Ранее ГТЛК как федеральный институт развития вошла в состав специальной рабочей группы по координации деятельности институтов развития при Совете при президенте по нацпроектам, возглавляемой председателем ВЭБ.РФ», — отме-

чается в сообщении пресс-службы компании.

Как прокомментировал Михаил Парнев, «цель — создать крупнейшую лизинговую компанию не только в транспортных сегментах, но и в инфраструктуре, недвижимости, станкостроении, а также других отраслях».

На посту генерального директора ГТЛК Михаил Парнев сменил Евгения Дитриха, который возглавлял компанию с ноября 2020 года.

Михаил Парнев начинал карьеру в министерстве путей сообщения СССР, затем занимал руководящие должности в ГТК «Россия», авиакомпании «РУСЛАН-ЭЙР», министерстве транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, Федеральной аэро-



Михаил Парнев, фото ГТЛК

навигационной службе, Федеральном агентстве воздушного транспорта.

С 2020 года работал генеральным директором авиакомпании «Сириус-Аэро», в 2022 году возглавил авиакомпанию «Русджет». С декабря 2023 года работал заместителем генерального директора ГТЛК.

В начале августа 2025 года председатель госкорпорации развития ВЭБ.РФ Игорь Шувалов представил Михаила Парнева коллективу Государственной транспортной лизинговой компании в качестве исполняющего обязанности генерального директора ГТЛК.

СУДОХОДСТВО

ВОПРЕКИ САНКЦИЯМ

Минтранс положительно оценивает работу российских судовладельцев и грузовладельцев в условиях санкционного давления.

Логистические вызовы, которые обрушились на Россию из-за санкционных ограничений, успешно преодолены. Такое мнение в ходе Восточного экономического форума высказал заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай.

По его словам, этого удалось добиться за счет переориентации грузопотоков и использования другого флота, который привлекался на иных условиях. Сейчас эта проблема практически решена.

«Действия, которые мы предпринимали в течение последних лет, показали, что гибкость наших судовладельцев и грузовладельцев достаточно велика для того, чтобы адекватно реагировать на те многочисленные пакеты незаконных санкций, которые вводятся против нашей страны.

При этом мы понимаем, что приоритетом для России является развитие собственного потенциала, собственного производства и оборудования», — сказал Александр Пошивай.

Он отметил, что в идеале хотелось бы, чтобы отечественные суда, в том числе и оборудование на них, полностью были отечественными, но эта задача до конца не решена.

Самая большая проблема, которая осталась на данный момент, — это двигатели для крупнотоннажных судов.

«Большое количество оборудования, которое сейчас требуется, находится еще в зоне кооперации, хотя Минпромторг проделал огромную работу, и многое из того, что было критически важным, уже импортозамещено», — подчеркнул Александр Пошивай.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

БУНКЕРОВКА ПО ЗАКОНУ

Утвержден порядок формирования реестра поставщиков бункерного топлива.

Минтранс России утвердил порядок формирования и ведения реестра поставщиков бункерного топлива. Соответствующий приказ размещен на сайте официального опубликования правовых актов.

Уточняется, что приказ вступает в силу с 1 марта 2026 года и действует до 1 марта 2032 года.

Документ устанавливает, какие сведения должны быть включены в реестр, список докумен-

тов при подаче заявления, основания для отказа во внесении в реестр и др.

Напомним, закон о реестре поставщиков бункерного топлива был подписан президентом России 23 мая 2025 года.

Полномочия по формированию и ведению реестра поставщиков бункерного топлива возложены на Федеральное агентство морского и речного транспорта.



Фото с сайта ФГУП «Росморпорт»



РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Фото с сайта ФГУП «Росморпорт»

АМУРСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Для увеличения грузоперевозок по Амуру необходимы новый флот, господдержка и вложения в инфраструктурные проекты.

Перевозки по реке Амур можно увеличить в десять раз, если построить новый флот, портовую инфраструктуру и увеличить глубины до коммерчески эффективных. Об этом рассказал член совета директоров АО «Амурское пароходство» Владимир Калиниченко. По его мнению, решить часть этих проблем сможет специальная ТОР «Речная логистика», а также концессия с государственным участием и иностранным капиталом.

По оценке спикера, объем перевозок по Амуру за три года сократился вдвое — до 2,2 млн тонн. Грузовой флот бассейна насчитывает 460 судов, из которых реально функционируют 248 единиц. При этом средний возраст судов — 41 год. В компании считают, для нормального развития необходимо строить не менее 5–6 судов в год. При этом проектировать новый флот нужно с учетом специфики грузов.

«Порядка 91% флота в Амурском бассейне превышает нормативный срок эксплуатации. Региональные мощности по строительству гражданских судов практически отсутствуют. Темпы выбытия сумасшедшие. В свете новых правил Регистра эксплуатация большей части флота, которая в силу его возраста и так

дорого обходится владельцам, становится неэффективной. Необходимо развивать судоремонт, не говоря уже о судостроении. В то же время у нас нет речной инфраструктуры для нормальной работы, она в запущенном состоянии, а с максимальной глубиной в устье Амура в 1,7 м вывозить большие объемы невозможно», — сказал Владимир Калиниченко.

При этом в перспективе грузоперевозки в бассейне можно увеличить с 2,2 млн тонн до 4,5–7,7 млн тонн в год. Рост объемов перевозок по Амуру могут обеспечить проекты по добыче полезных ископаемых, в частности, проект компании «Амур Минералс» по добыче медной руды на экспорт. Кроме того, прогнозируется рост объемов за счет продукции Амурского ГХК. Ожидается приток грузов и по мере реализации крупных строительных проектов, таких как железнодорожный мост в районе Комсомольска-на-Амуре.

Одним из перспективных направлений считается совместное развитие мультимодальных перевозок из КНР по схеме река-море. Это связано с китайским проектом развития глубоководного речного порта Манцзита, где будут обеспечены глубины свыше 5 м. Так, в рамках маршрута,

связывающего порты Манцзита, Николаевск-на-Амуре и страны АТР, уже начинают возить руду.

«По оценкам наших партнеров, через порт Николаевск-на-Амуре можно ежегодно транспортировать до 20 млн тонн китайских грузов. Однако увеличения грузопотока до 4,5–7,7 млн тонн не удастся достичь без обновления флота и развития инфраструктуры», — сказал Владимир Калиниченко.

По его мнению, в акватории бассейна нужно создать специальный преференциальный режим ТОР «Речная логистика», предусматривающий предоставление комплекса мер господдержки предприятиям, осуществляющим международные перевозки.

«Также мы предлагаем разработать дорожную карту по созданию совместного российско-китайского предприятия для осуществления транзитных перевозок по Амуру с выходом в Охотское море. На наш взгляд, лучшим инструментом для создания необходимой портовой инфраструктуры могла бы стать концессия с государственным участием. В этом проекте заинтересована как наша компания, так и китайские партнеры», — заключил представитель Амурского пароходства.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

НУЖЕН
НОВЫЙ ФЛОТ

Помимо растущего дефицита судов для северного завоза, проблемой является и рост ставок фрахта.

Выбывание флота и высокий фрахт делают из северного завоза проблему, которую можно решить только субсидиями и постройкой новых судов. Об этом рассказал специальный представитель по вопросам развития Арктики ГК «Росатом» Владимир Панов в ходе Восточного экономического форума.

За пять лет с 2021 года количество судов арктического флота, задействованных в доставке грузов по Севморпути, сократилось с 139 до 87, причем количество танкеров сократилось с 84 до 31. Средний возраст морских судов сегодня составляет 26 лет, речных — 46. Все это в основном флот, построенный еще в советские годы. Арктический флот обновляется медленно, а темп выбывания флота высокий. «Износ и выбывание флота — факторы риска срыва сроков северного завоза. К этому стоит добавить загруженность и ограниченность судоремонтных мощностей, а также дефицит запасных частей на зарубежное оборудование. В то же время суточная стоимость фрахта за пять лет на маршруте из Мурманска выросла вдвое, из Находки — более чем в три раза», — рассказал Владимир Панов.

Поэтому работа АО «Росатом-Арктика» как единого морского оператора чрезвычайно важна — тарифы подлежат госрегулированию, 29 августа 2025 года их уже утвердила Федеральная антимонопольная служба.

В данный момент, по словам Панова, единый морской оператор выполняет пилотный завоз в Чукотский автономный округ. В рамках этого проекта «Росатом-Арктика» доставляет 161 тыс. тонн грузов. В том числе 154 тыс. тонн — нефтеналивные грузы. Для этих целей оператором

зафрахтовано 6 судов — пять танкеров и один сухогруз.

«Была непростая работа с судовладельцами, которые меняли условия фрахта. При поддержке правительства нам удалось отойти от практики краткосрочных годовых контрактов и заключить договоры на три года», — сказал Владимир Панов. После пилотного проекта по доставке грузов на Чукотку компания планирует охватить сервисом максимальное количество из 10 регионов, с представителями которых ведутся переговоры. В 2025 году общий объем морского завоза в эти регионы составил более 1,5 млн тонн.

Также, возможно, будет проработан вопрос субсидирования речных перевозок в рамках северного завоза. На эту проблему обратил внимание глава Республики Саха (Якутии) Айсен Николаев. По его словам, основную долю грузов северного завоза в Якутию доставляет речной транспорт. «Мы полагаем, что речные перевозки северного завоза необходимо субсидировать на федеральном уровне так же, как это планируется делать с морскими перевозками», — сказал он, добавив, что Якутия делает ставку и на морской транспорт, надеясь на развитие проекта глубоководного порта Найба.

Айсен Николаев также отметил, что снижению издержек северного завоза способствует цифровой двойник, реализованный республиканскими властями совместно с компанией «Восток-госплан». «Цифровой двойник северного завоза на платформе ГосТех состоялся, он позволяет отслеживать доставку грузов и оптимизировать затраты. Наш пример может стать основой для федеральной системы, которую разрабатывает Минвостокразвития», — сказал глава республики.

РОСМОРРЕЧФЛОТ

ДЛЯ РАЗВИТИЯ СУДОХОДСТВА

Росморречфлот подписал соглашения с партнерами для повышения объемов грузоперевозок на Дальнем Востоке и в Арктике.

В рамках Восточного экономического форума Росморречфлот и Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) подписали соглашение о сотрудничестве и взаимодействии в развитии транспортно-логистического комплекса Дальнего Востока и Арктики.

Стороны будут сотрудничать в вопросах развития инфраструктуры морского и речного судоходства, а также перевозок

по Северному морскому пути. Соглашение подписали руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко и генеральный директор КРДВ Николай Запругаев.

«Подписанное соглашение нацелено на консолидацию усилий государства и бизнеса для комплексного развития морской и речной инфраструктуры. Сотрудничество с КРДВ поможет реализовать масштабные проекты в сфере морского и речного

транспорта. Это важно для увеличения грузовой базы и укрепления логистического суверенитета России на Дальнем Востоке и в Арктике», — отметил Андрей Тарасенко.

Стороны сформируют совместные рабочие группы, будут обмениваться информацией и проводить консультации для реализации отдельных проектов, в частности, по созданию мультимодальных логистических

центров на территории регионов Дальнего Востока и Арктической зоны РФ.

Также подписано соглашение о развитии грузоперевозок по внутренним водным путям (ВВП) Сибири и Дальнего Востока с госкорпорацией «Росатом».

В рамках сотрудничества планируется привлечь дополнительную грузовую базу на ВВП Сибири и Дальнего Востока. Стороны совместно разработают систему мер, направленных на увеличение объемов транспортировки грузов, в том числе с использо-

ванием потенциала Северного морского пути.

По словам Андрея Тарасенко, «реализация мероприятий позволит значительно повысить эффективность грузоперевозок и укрепить транспортную инфраструктуру ключевых экономических зон России».

Также планируется развитие мультимодальных логистических центров (ГЛЦ) на базе речных портов. Для проработки проектов создадут совместные рабочие и экспертные группы с участием представителей Росатома.



ДАЛЬНИЙ ВОСТОК



Фото с сайта Росморречфлота

ЕСТЬ С КОГО БРАТЬ ПРИМЕР

На Дальнем Востоке планируют развивать пассажирские перевозки на электросудах.

Федеральное агентство морского и речного транспорта и ООО «Эмперииум» совместно с правительствами Приморского и Хабаровского краев подписали соглашения о сотрудничестве в сфере развития пассажирских перевозок электросудами.

«Стороны договорились о сотрудничестве по вопросам внедрения электросудов на маршрутах пригородного и межмуниципального сообщения в Хабаровском крае, а также по организации морских пассажирских перевозок в границах Приморского края», — говорится в сообщении Росморречфлота.

В рамках соглашений также будут рассмотрены возможности создания береговой и зарядной инфраструктуры, формирования

нормативно-методической базы и разработки мер государственной поддержки.

В настоящее время электросуда эффективно эксплуатируются в Москве, Санкт-Петербурге, Нижегородской области, Пермском крае, Ленинградской области и Красноярском крае. С 2023 года на отечественных верфях построено более 68 судов и плавучих причалов, которые обеспечили перевозку свыше 2,5 млн пассажиров.

Как подчеркнул руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко, потенциал водных артерий активно используется в разных регионах страны. «Например, в Москве с 2023 года успешно функционируют регулярные маршруты речных электросудов,

интегрированные в систему городского транспорта. Опыт столицы в развитии речных пассажирских перевозок может быть полезен для других регионов», — сказал он.

«Для нас важно, чтобы новые проекты не только обеспечивали транспортную доступность, но и формировали современную экологичную инфраструктуру. Электросуда уже доказали свою эффективность в разных регионах России, и мы уверены, что дальневосточные маршруты станут примером того, как инновационный транспорт может работать в сложных климатических условиях и приносить реальную пользу людям» — отметил генеральный директор ООО «Эмперииум» Андрей Бубнов.

КРУИЗЫ

НОВЫЕ РЕЙСЫ НА ШПИЦБЕРГЕН

Туристы могут посетить архипелаг благодаря возобновлению регулярного морского сообщения.

Количество регулярных морских грузопассажирских рейсов из Мурманска на Шпицберген в 2026 году будет увеличено вдвое. Об этом сообщает ТАСС со ссылкой на главу Минвостокразвития Алексея Чекункова.

«По поручению правительственной комиссии по обеспечению российского присутствия на архипелаге Шпицберген с июня началось регулярное морское грузопассажирское сообщение между портами Мурманск и Баренцбург. Задействуем для этого судно «Профессор Молчанов». В этом году будет выполнено пять рейсов, в следующем — увеличим коли-

чество рейсов вдвое», — сказал министр. Первый за последние десять лет рейс из Мурманска в Баренцбург состоялся в начале июня. Сообщение было организовано ФГУП «Государственный трест «Арктикуголь» и экспедиционным центром «Морская практика» при поддержке правительства Мурманской области и Северного управления по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (Северное УГМС), которое является судовладельцем «Профессора Молчанова».

По итогам четырех рейсов из Мурманска на Шпицберген в навигацию 2025 года перевезено

свыше 200 пассажиров. «Получилось все, что было запланировано. Выводы такие: на следующий год нужно еще судно, большей вместимости. Также нужны маленькие лодки, чтобы развозить туристов между поселками в радиусе 100 миль, чтобы показать всю нашу социокультурную среду», — отметил генеральный директор ФГУП «Государственный трест «Арктикуголь» Ильдар Неверов.

Последний в этом году рейс отправится из порта Мурманск 24 сентября. Старт навигации 2026 года будет дан ориентировочно в марте, когда закончится полярная ночь.

БАЙКАЛ

«САРМА» НА БАЙКАЛЕ

Новый катамаран развивает скорость до 60 км/ч.

Состоялся первый рейс нового скоростного пассажирского катамарана на подводных крыльях «Сарма» проекта HSC150B до Бухты Песчаная, в которой расположен центр отдыха «Байкальские Дюны».

«Катамаран развивает скорость до 60 км/ч, что делает поездку комфортной и быстрой. Теперь добраться до одного из

самых красивых мест озера стало еще проще и приятнее», — сообщила пресс-служба «Си Тех».

Напомним, катамараны «Сарма» и «Селенга», построенные на судостроительном заводе «Вымпел», были переданы в лизинг АО «Восточно-Сибирское речное пароходство» (ВСРП) для использования в скоростных пассажирских перевозках в акватории озе-

ра Байкал и в истоке реки Ангары по маршруту Иркутск — Северобайкальск — Иркутск.

Проект HSC150B разработан нижегородской компанией «Си Тех». Закладка корпусов катамаранов состоялась в 2022 году в Рыбинске на ССЗ «Вымпел», полная сборка выполнялась на промышленной площадке ВСРП.

Технические характеристики судна: габаритная длина — 38 м; габаритная ширина — 10 м; высота борта на миделе — 3,3 м; проектная осадка — 1,25 м; мощность ГД — 2х1400 кВт, скорость эксплуатационная — около 65 км/ч, экипаж — 4 человека, дальность хода — 1000 км, пассажироместность — 148 человек. Класс РКО — М3,0/1,2 Глиссер А.



Фото из ТГ-канала «Си Тех»

ЧУКОТКА

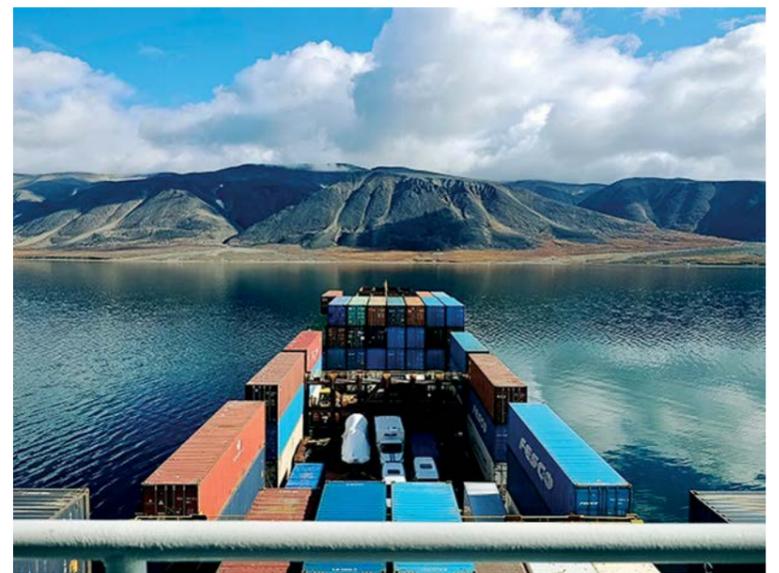


Фото предоставлено пресс-службой FESCO

РЕКОРДНЫЙ РЕЙС

Контейнеровоз FESCO доставил на Чукотку самый большой для региона объем грузов северного завоза.

Транспортная группа FESCO доставила на Чукотку рекордный объем грузов за один рейс — более 6400 тонн. Отправка осуществлена каботажным сервисом FESCO Anadyr Direct Line (FADL) в рамках программы северного завоза 2025 года.

«Контейнеровоз FESCO перевез в порты Чукотского автономного округа 463 TEU контейнерных грузов, в том числе около 3300 тонн продуктов питания, 1200 тонн строительных материалов и еще более 1700 тонн прочих номенклатур. Также на его борту было размещено 213 тонн тяжелой техники и автомобилей», — говорится в сообщении пресс-службы группы.

Из Владивостока судно FESCO с рекордным количеством грузов вышло 28 августа, прибытие в Эгвекинот состоялось 6 сентября, в столицу региона Анадырь контейнеровоз зашел 8 сентября. Это уже третий рейс из запланированных пяти, который группа

выполнила в рамках линии FADL в навигацию 2025 года.

«Это рекордная загрузка не только для судов FESCO, работающих в рамках нашего каботажного сервиса на Чукотку, но и флота других компаний, осуществляющих доставку в этот регион. На достижение такого показателя повлиял возросший спрос на этом направлении. Мы смогли отреагировать на конъюнктуру и оперативно предоставить отправителям слоты для их грузов. На сегодняшний день контейнеровозы FESCO являются самыми крупными из тех, что совершают регулярные заходы в порты Анадырь и Эгвекинот. В дальнейшем мы готовы увеличивать количество судозаходов в региональные порты при наличии соответствующей грузовой базы и запросов отправителей», — отметил директор филиала «ФЕСКО Интегрированный Транспорт» во Владивостоке Александр Руденко.



Фото ОСК

ВЕКТОР ОСК — К РЫНКУ

Какие предложения есть у ОСК для рынка, как корпорация повышает собственную эффективность и вернется ли на рынок строительства рыбопромыслового флота? Интервью с заместителем генерального директора по гражданскому судостроению ОСК Кириллом Тороповым.

— Кирилл Сергеевич, расскажите, пожалуйста, о вашей работе над созданием первой унифицированной платформы для строительства судов «река-море».

— Наша основная задача — сделать такое судно, которое приносило бы доход судовладельцу, и, соответственно, при эксплуатации которого он мог бы платить лизинговые платежи для финансирования строительства новых судов. Мы отлично осознаем, что на сегодняшний день основные проблемы ОСК в части гражданского судостроения — это недостаточная эффективность и высокие цены. И одна из причин сложившейся ситуации в том, что у нас практически нет серийных судов. Типичная серийность в России — 2–3 судна, в странах «большой тройки» — 10–20 судов, при этом устойчивая прибыль начинается только с 10-го судна.

Поэтому нам важно строить серийные суда. И это позволит повысить технологичность, снизить себестоимость и сократить сроки строительства.

На первом этапе мы провели ряд встреч с потенциальными заказчиками и собрали их требования. И выяснилось, что требования у них очень разные. Кто-то хочет винторулевую колонку (ВРК), кто-то хочет ее с насадкой, кто-то без насадки, потому что у одного есть проблемы с затягиванием посторонних предметов в насадку во время прохождения

шлюзов, другой не видит в этом проблемы. Кто-то и вовсе хочет установить на судно валопровод с винтом регулируемого шага, отказавшись от ВРК.

Поэтому мы постарались собрать самые важные требования к конструктиву судов класса «река-море», которые максимально подходят большинству судовладельцев. Выбрали то, что удовлетворяет большинство, и это заложили в основу нашего платформенного решения, создав первый концепт-проект.

В итоге мы максимально унифицировали разнотипные суда класса «река-море» дедеветом около 5 тыс. тонн в реке и до 10 тыс. тонн в море как по планировочным решениям, так и по составу и характеристикам судового комплектующего оборудования. Нам удалось спроектировать универсальное судно (танкер, сухогруз, контейнеровоз), которое обеспечивает необходимые эксплуатационные характеристики с учетом новых требований по энергоэффективности.

— Если говорить о комплектующих, какие есть плюсы и минусы от платформенного решения?

— В России действует 719-е постановление правительства (п/п), все его знают. Хочешь пользоваться мерами господдержки, изволь использовать максимально российское оборудование и по-ступательно приближаться к им-

портозамещению. Это говорит о том, что мы должны работать с нашими поставщиками, либо самостоятельно стать поставщиком оборудования, что в целом мы и собираемся делать.

ОСК развивается не только за счет увеличения количества верфей, но и путем развития собственных компетенций в производстве судового комплектующего оборудования.

719-е п/п ставит нас в жесткие рамки. Признаюсь, что при разработке нашего платформенного решения мы можем не уложиться в требования 719-го п/п. В основном это происходит из-за того, что у нас пока нет российского двигателя и винторулевой колонки, дающих почти четверть из требуемых 3600 баллов, которые необходимо набрать в этом году. А к 2027 году эта сумма баллов будет еще больше. Поэтому мы, безусловно, надеемся самостоятельно найти решение и по ВРК, и по двигателям. По двигателям проводим встречи с российскими производителями, подбираем оптимальные решения, по винторулевым колонкам у нас есть образцы, которые планируем начать изготавливать и применять в проектах на заводе «Красное Сормово».

— Сколько времени потребуется на это?

— Около года или двух лет для опытных образцов. Какое-то время понадобится еще на опытную

промышленную эксплуатацию. После этого мы сможем ставить свои ВРК на серийные суда. Думаю, что в два года мы уложимся.

— Какие решения вы видите в части импортозамещения судовых двигателей?

— В России есть несколько производителей необходимых нам двигателей, которые уже производят или смогут начать производить в ближайшее время. Сейчас мы с ними очень активно прорабатываем вопросы поставки: проводим аудит, обсуждение их производственной программы и их программы импортозамещения. Как один из вариантов рассматриваем двигатель производства АО «Волгодизельмаш». Он уже применяется на серии контейнеровозов проекта 00108, которая строится в Астрахани. Но по поставкам есть серьезные задержки. Ожидаем, что коллеги все же предложат двигатель, который мы сможем заложить в наше платформенное решение по судам «река-море». В целом мы открыты к диалогу со всеми участниками рынка и также для подстраховки рассматриваем производителей из дружественных стран с перспективой локализации.

— Какое судно было выбрано за основу унифицированной платформы?

— Разработка унифицированной платформы велась на



Фото ОСК

базе танкера-химовоза проекта 19900М и контейнеровоза проекта 00108, а строить на ее основе можно будет сухогрузы, контейнеровозы и танкеры.

— Когда вы сможете представить проект общественности и назвать стоимость строительства?

— Сейчас мы находимся на стадии разработки технического проекта судна, строительство которого возможно на базе унифицированной платформы. На выставке НЕВА 2025 в Санкт-Петербурге мы его представим общественности. В 2027 году мы планируем уже сдавать суда, построенные на базе этого платформенного решения.

Там же мы планируем объявить и возможную ценовую политику. Сейчас мы проектируем под заданную себестоимость, ставя перед собой задачу — не выходить за пределы конкретной цены. Общаясь с заказчиками, стали лучше понимать экономику



судоходного бизнеса: как меняются ставки фрахта, из чего складываются капитальные затраты, операционные расходы, сколько стоит сейчас льготный лизинг, также понимаем, какой должен быть лизинговый платеж, чтобы эксплуатация судна не была убыточной.

— **Есть ли предварительный интерес заказчиков к вашему платформенному решению по судам «река-море»?**

— Интерес к первой платформе большой. Если будет льготный лизинг, то заказчики готовы подписать первые контракты в этом году. Первые суда на платформе, скорее всего, будут танкеры, т.к. на них сейчас больше спрос, чем на сухогрузы. Но для нашего платформенного решения с производственной точки зрения неважно, что строить — контейнеровозы, сухогрузы или танкеры.

— **На какой верфи будете строить?**

— Базовой верфью для строительства выбрано «Красное Сормово». Мы определили для себя, что это будет опорная верфь для строительства судов «река-море» и для пассажирских круизных лайнеров. Исходим из того, что мы должны и можем в максимальной загрузке производить в год 18–20 серийных судов «река-море» на базе платформы и один круизный теплоход. Планируем выйти на такой темп к 2028 году.

Если спрос будет больше, то у нас всегда есть возможность размещения заказа или достройки на других верфях в Санкт-Петербурге, а также в кооперации с верфями других регионов.

Именно поэтому наша инвестиционная программа в первую очередь направлена сейчас на развитие «Красного Сормово». На первом этапе будет инвестировано 7,5 млрд рублей. Стоит отметить, что впервые за много лет ОСК показала прибыль. Значит, мы движемся правильно.

— **У вас, как у крупнейшей российской судостроительной корпорации, есть возможность выстраивать диалог с законодателем для продвижения мер господдержки судостроения и судоходства? В частности, льготный лизинг как раз является одной из этих мер.**

— Мы поддерживаем отраслевые инициативы, которые будут способствовать созданию гибкого механизма государственной поддержки.

Сегодня один из главных вызовов для страны — критически высокий возраст флота речного и смешанного плавания. Средний возраст судов в этом сегменте в России уже превышает 40 лет. Это серьезная проблема, с которой рынок не справится без поддержки государства.

Одной из наиболее эффективных мер такой поддержки, на мой взгляд, является доступный, или, если угодно, «дешевый», лизинг. Он позволяет судовладель-

цам ритмично обновлять флот с экономически обоснованной финансовой моделью, а это запускает инвестиционный цикл в отрасли.

Уже есть ряд предложений по комплексному подходу, которые нашли поддержку среди судовладельцев.

— **Речь идет о трансформации самого лизингового предприятия?**

— Сейчас мы совместно с Минпромторгом России работаем над структурированием мер, объемов и источников финансирования. Ожидаем, что к осенней корректировке бюджета станет яснее, какие средства будут доступны для поддержки отрасли. Для нас крайне важна поддержка судовладельцев в виде льготного финансирования — ведь именно она обеспечивает ритмичную и серийную загрузку наших предприятий. Это не просто вопрос экономики — это основа устойчивого развития отрасли.

— **Что вы думаете о возможности совмещения нескольких мер господдержки в одном проекте?**

— Мер господдержки не должно быть много. В принципе, она может быть и одна. Но она должна быть такая, которая устроит судостроителей и судовладельцев.

Если мы говорим о совмещении судового утилизационного гранта и «дешевых» денег, то для нас это, в принципе, одна мера поддержки. Можно назвать это единой комплексной мерой, если она будет сделана с определенными условиями.

Для судовладельца, нашего заказчика, в конечном счете важно получить судно и начать платить лизинговый платеж с момента эксплуатации.

Для нас важно строить и продавать новые суда, то есть важно сделать более привлекательной эксплуатацию нового флота. Мы проанализировали аварии на флоте за последние 10 лет. Как бы ни говорили про погоду и человеческий фактор, нарушения правил судоходства, большинство судов, которые попали в аварию, были старше 40 лет. Это просто факт, но он очень наглядный.

Поэтому мы с Минтрансом и Минпромторгом разрабатываем механизм, который будет поэтапно выводить из эксплуатации «ветхий» флот после достижения им определенного возраста.

Я согласен, что здесь рубить с плеча сразу тоже неправильно. Нужен баланс между требуемым для страны флотом, грузовой базой и текущими возможностями судостроительных предприятий для обеспечения безболезненного обновления флота. Поэтому мы надеемся, что правительство окажет поддержку именно комплексному подходу к этому вопросу, а мы как судостроители в целом выступаем за ограничение судов по возрасту. Мы готовы строить новые суда взамен выбывающих, но правительство должно оказать необходимую поддержку.

— **Как вы думаете, до конца этого года может решиться вопрос по мерам господдержки, чтобы на следующий год уже была достаточная сумма в бюджете, и ее бы хватило всем заказчикам нового флота?**

— Очень на это надеюсь. Могу точно сказать, что недофинансирование мер поддержки спроса приведет к недогрузке наших предприятий.

Для примера возьмем новую серию пассажирских судов проекта «Карелия», которая строится в Нижнем Новгороде на заводе «Красное Сормово». Есть риск, что судовой утилизационный грант не будет принят, без этого невозможно строительство круизного теплохода.

Для нас это не просто потеря заказа, темпа строительства, наработанных компетенций и репутации — это вопрос обновления крупного пассажирского флота в стране.

— **Есть ли у ОСК планы по строительству крупнотоннажного торгового флота?**

— Да, мы разрабатываем еще одно платформенное решение для судов больших размеров морского класса, действом около 40–60 тыс. тонн. Мы планируем построить для этого новые верфи и будем там строить крупнотоннажные суда. Уже после модернизации «Северной верфи» такие возможности появятся.

— **А на «Северной верфи» останется место для гражданских заказов?**

— У нас предусмотрены две абсолютно разные не пересекающиеся производственные линии для военных и гражданских заказов.

В связи с тем, что в последние годы наша экспортная логистика очень быстро меняется, начнем строительство с того типа судов, на что будет спрос. После модернизации «Северной верфи» готовы будем строить суда разных классов: сухогрузы, контейнеровозы и суда для перевозки углеводородов в разных исполнениях. Планируем строить там 8–10 гражданских судов в год.

— **В какие сроки будет реализован следующий техпроект для второго платформенного решения по судам около 40 тыс. тонн?**

— По нему сроки взаимозавязаны на готовность «Северной верфи». Проектирование мы уже начали. В следующем году начнем рабочее проектирование. Верфь будет готова, и мы представим вторую платформу.

— **Сколько гражданских судов у вас сегодня в портфеле заказов ОСК?**

— Всего строим 108 судов, из них грузовые суда «река-море» — 40 единиц, пассажирские — 20 единиц. В Шлиссельбурге на Невском заводе строим два научно-исследовательских судна для ВНИРО. Строим аварийно-спасательные судна: два на заводе «Янтарь» и одно на Амурском заводе.

— **Давайте поговорим про рыболовный флот. Как вы оцениваете опыт ОСК в строительстве этого класса судов?**

— Можно сказать честно, что мы не справились с тем заказом рыболовного флота, который был размещен на верфях ОСК по первому этапу программы «Квоты под киль». Мы существенно сдвинули сроки вправо. Это произошло по разным абсолютно причинам, но в основном, конечно, из-за высокой зависимости от зарубежного оборудования и не серийности проектов. В связи с геополитической ситуацией в 2022 году и отказом от сотрудничества зарубежных производителей судового комплектующего оборудования потребовалась замена на аналоги, и это в свою очередь привело к необходимости перепроектирования. Все это привело не только к увеличению сроков строительства, но и к удорожанию самих проектов. И в результате наши заказы по рыболовному флоту, которые сейчас остались в текущем портфеле, — убыточные.

Нужно отметить, что не только ОСК не справилась с этим вызовом. Большинство судостроительных предприятий, которые разместили у себя заказы, испытывали те же трудности, что и мы. Но благодаря стабилизирующему вкладу государства, которое выделило порядка 20 млрд рублей субсидий для достройки судов, строительство продолжилось и вошло в ритм.

— **Почему же ОСК так неэффективно работает?**

— Здесь комплекс причин. Первое — стоит признать нашу низкую внутреннюю эффективность. Она складывается из нескольких компонентов, основной из которых — не серийность. Кроме того, на входе мы оценивали стоимость строительства рыболовных судов без рабоче-конструкторской документации (РКД), в лучшем случае по техническому проекту, а в большинстве случаев — по эскизному проекту. Соответственно, не было ни точной стоимости, ни точного состава оборудования. Во многом ошиблись по трудоемкости и составу судового комплектующего оборудования.

Это привело к фатальным последствиям для экономики судостроительных предприятий. Все верфи, которые строили рыболовный флот, сейчас находятся в зоне убыточности.

К слову сказать, сейчас в ОСК запрещено contracting суда без разработанного технического проекта и начинать строить суда без определенной степени готовности РКД, мы сами ввели такой запрет.

Вторая — ключевая — причина — это, безусловно, большие накладные расходы, отсутствие автоматизации, это трудности с закупочными процедурами, долгие внутрикорпоративные согласования.

Мы должны строить суда с прибылью для ОСК, с приемлемой для заказчика стоимостью

и необходимым темпом. Поэтому сейчас держим курс на серийность, максимальную унификацию проектов и, конечно же, на сроки строительства. Будем повышать производительность труда, автоматизировать производственные процессы, упрощать внутренние бизнес-процессы. Уже усилили контроль за эффективностью расхода денежных средств на каждой верфи. Запустили масштабную инвестиционную программу по модернизации существующих и строительству новых верфей.

— **Когда мы увидим эффект от принимаемых мер?**

— Первые изменения происходят сейчас. У ОСК появилась доходность. Видны изменения в сдаточной программе. В этом году планируем сдать около 40 судов по гражданскому сегменту, и это практически сопоставимо с двумя годами прошлых лет. На текущий момент мы сдали 13 судов, и шесть проходят ходовые испытания.

У нас более-менее налажился закупочный процесс, который был нарушен из-за разрыва логистических связей и трудностей с выполнением платежей.

Процесс повышения эффективности будет и дальше продолжаться, он стартовал и необратим!

— **Вы вернетесь в рыболовный сегмент?**

— На второй этап программы «Квоты под киль» мы даже не заявили, мы не взяли ни одного нового заказа, потому что нам необходимо разобраться с имеющимися заказами.

На первом этапе ОСК разместила на своих верфях 49 судов, из которых 36 будет построено. Мы уже передали нашим заказчикам 17 судов, и еще шесть передадим до конца этого года.

Очень важно, что государство нам помогло решить часть проблем со строительством рыболовного флота и дофинансировало часть заказов. Как только мы завершим эти непростые проекты, мы готовы будем продолжить.

Я призываю наших заказчиков, которые хотят продолжать строить рыболовный флот, посмотреть на текущие проекты ОСК, которые мы уже построили в серии. Хороший пример строительства судов-ярусоловов — на «Северной верфи». Здесь по одному проекту мы строим целую серию судов для абсолютно разных заказчиков. Траулеры проекта СТ-192, которые мы строим в серии из 10 единиц на «Адмиралтейских верфях», тоже заслуживают отдельного внимания. Есть и другие удачные проекты. Давайте дальше продолжать строить серийные суда!

— **Когда вы ожидаете завершение всех работ по контрактанному рыболовному судам?**

— Промысловых судов в нашем портфеле заказов осталось 19 единиц. Все их должны сдать до конца 2029 года.

Надежда МАЛЫШЕВА



ПЕРМСКАЯ СУДОВЕРФЬ



Фото «Водного транспорта»

УНИКАЛЬНЫЕ
ПРИЧАЛЫ
ОТ «ПЕРМСКОЙ
СУДОВЕРФИ»

Строительство инновационных причальных комплексов поддержал Фонд развития промышленности.

«Пермская судовой верфь» локализовала на своей производственной площадке строительство не имеющих аналогов в мире инновационных остановочных комплексов Ecostation. Данные плавпричалы являются частью зарядной инфраструктуры речного электротранспорта Москвы.

В сентябре верфь спустит на воду и отправит в Москву серию из 5 остановочных комплексов — 4 комплекса Ecostation D10 (42 посадочных места) и один комплекс Ecostation D16 (82 посадочных места). Ранее предприятие уже изготовило и сдало в эксплуатацию 19 комплексов обоих видов, они интегрированы в маршрутную транспортную сеть Москвы.

После выхода на полную мощность «Пермская судовой верфь» планирует выпускать ежегодно до 13 остановочных комплексов. Среди заказчиков — правительства Москвы и Пермского края, а также других регионов, развивающих водную транспортную и туристическую инфраструктуру.

Отличительная особенность плавучего остановочного комплекса пермского производства — разработанная конструкторами группы «Эмперииум» механическая сцепка, которая выполняет как функции сцепки судна и причала на время высадки и посадки пассажиров, так и подзаряжает пришвартованные электрические речные трамваи. На предприятии уточнили, что аналогов такого технического

решения в мире в настоящий момент нет.

Комплекс спроектирован с таким расчетом, что может выдерживать снеговую нагрузку в любом регионе России.

На самой верфи в данный момент завершается первый этап модернизации производства. Инвестиции составили 294 млн рублей. Из них 124 млн рублей в виде льготного займа по флагманской программе «Проекты развития» предоставил федеральный Фонд развития промышленности (ФРП).

В рамках модернизации верфи были приобретены и установлены 40 единиц современного высокотехнологичного оборудования, в том числе три мостовых крана и автоматические сварочные комплексы. Кроме того, был утеплен фасад, установлена новая газовая котельная на 6 мегаватт, организованы новые покрасочные участки и обновлены главные ворота эллинга. Ранее часть металлообрабатывающих операций компания заказывала у предприятий-подрядчиков.

Первый этап модернизации верфи завершат в октябре–ноябре текущего года.

Во время второго этапа планируется капитальный ремонт слипа. «Слип сейчас находится в стадии дефектации, затем будут разработаны проектные решения, и тогда будут точно известны сроки и стоимость ремонта данного слипа», — сказал гендиректор Пермской судовой верфи Николай Малухин.

БУКСИРЫ

В ЭСКОРТНОМ СТРОЮ

В России создадут цифровой полигон для оценки соответствия буксиров требованиям характеристики Escort Tug.

Минпромторг России проведет отбор компаний на выполнение опытно-конструкторской работы «Создание цифрового полигона для оценки соответствия буксирных судов требованиям категории «эскортный буксир», шифр «ЦП-Буксир-Э».

Предполагается, что создание отечественного цифрового полигона для оценки соответствия буксирных судов требованиям характеристики Escort Tug позволит снизить стоимость и сроки ввода вспомогательного флота в эксплуатацию, уберет риски повреждения буксиров при натуральных испытаниях.

Согласно документации, работы по созданию российского цифрового полигона должны

быть выполнены в три этапа, на это выделяется 460 млн рублей. Внедрить полученные цифровые решения в работу Российского морского регистра судоходства, проектных и научных организаций, компаний и учреждений, эксплуатирующих буксиры и крупнотоннажный флот, а также заводов-изготовителей планируется уже в 2028 году.

В настоящее время характеристику Escort Tug в Регистре имеют 63 судна с действующим классом, еще четыре судна находятся в процессе освидетельствования. По данным ЦНИИМФ, более половины эскортных буксиров были построены на иностранных верфях по зарубежным проектам. Наиболее востребованным явля-

ется проект ASD TUG 3010 ICE компании Damen.

При этом за последние годы в России было разработано достаточно много современных проектов эскортных буксиров. Это проект ПЕ-6 Ленинградского судостроительного завода «Пелла», проект 705ПЕ конструкторского бюро «Вымпел», проекты эскортных буксиров компании АО «Нордик Инжиниринг» (NE040, NE050, NE060), проект Т3150-ЗД ООО «Морской инжиниринговый центр СПб» и др.

По оценке Минпромторга, в перспективе ближайших лет характеристику «эскортный буксир» должны получить около десяти судов, находящихся сейчас в постройке.

РЫБОЛОВНЫЙ ФЛОТ

БЕЗ РЕФРИЖЕРАТОРОВ — НЕ ОБОЙТИСЬ

Росрыболовство заострило внимание на нехватке рефрижераторного флота в рыбопромысловой сфере.

Российская рыбодобывающая отрасль остро нуждается в обновлении транспортного рефрижераторного флота для доставки уловов. Об этом в ходе Восточного экономического форума заявил руководитель Росрыболовства Илья Шестаков. «Мы должны понимать, что без нового рефрижераторного флота мы не сможем дальше доставлять рыбную продукцию, как привыкли делать рыбаки», — сказал он.

Пояснив, что перевозка рыбы траулерами приведет к увеличению переходов и потере огромного количества промыслового времени, глава ведомства добавил: «Если мы обновим флот рыбодобывающий, то, конечно, транспортный флот нам тоже необходимо обновлять».

«Те меры, которые в рамках инвестиционных квот были введены, они, конечно, недостаточны. Нам нужно задуматься, может

быть, о мерах государственной поддержки», — отметил Илья Шестаков. При этом, по его словам, реализовывать эти меры необходимо с учетом всех ограничений в судостроительной отрасли. «Мы о них прекрасно знаем. Из 106 судов, которые должны были быть построены к 2025 году (в рамках первого этапа инвестквот. — Прим. ред.), на сегодня сдано только 47 судов», — констатировал он.

СУХОГРУЗЫ

«КАСПИЙСКИЙ БЕРЕГ» ГОТОВ
К ШВАРТОВНЫМ ИСПЫТАНИЯМ

Судно строится по заказу ПАО «Астраханский порт» и будет эксплуатироваться на Каспии.

На производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта ОСК приступили к выполнению пуско-наладочных работ и швартовным испытаниям на сухогрузном судне «Каспийский берег» проекта RSD 49.

В ходе испытаний будет проведена проверка работы основных общесудовых систем и систем главной энергетической установки. Параллельно с пуско-наладочными работами продолжится обустройство и отделка жилых и служебных помещений теплохода.

Сухогруз «Каспийский берег» строится по заказу ПАО «Астраханский порт» для работы на Каспии. На воду он был спущен 13 марта 2024 года.

Универсальные сухогрузы проекта RSD 49 предназначены для транспортировки генеральных, навалочных, лесных, зерновых и крупногабаритных грузов, а также опасных грузов в Каспий-

ском море, а также в Средиземном, Черном, Балтийском, Белом и Северном морях, включая рейсы вокруг Европы и в Ирландское море зимой.

Уникальной особенностью судна данного проекта является наличие большого среднего трюма длиной 52 м, который позволяет перевозить негабаритные грузы.



Фото пресс-службы ОСК

Основные характеристики проекта: длина габаритная — 139,95 м; ширина расчетная — 16,6 м; высота борта — 6 м; дедвейт в реке при осадке 3,6 м — 4520 тонн; дедвейт в море при осадке 4,7 м — 7510 тонн; количество трюмов — 3; объем грузовых трюмов — 10 921 куб. м; объем балластных цистерн — 3959 куб. м; мощность ГД — 2 x 1200 кВт; экипаж — 10/13 человек.

АУДИТ

ПОТРАЧЕНО МЕНЬШЕ

Расходование федеральных средств на строительство буксирно-спасателя проекта NE025 и МФАСС «Керченский пролив» оптимизировали.

Стоимость строительства буксирно-спасательного судна ледового класса Arc4 проекта NE025 удалось уменьшить за счет изменения судового оборудования. Технические характеристики были скорректированы в результате разработки проектной документации судна в постройке, говорится в заключении Счетной палаты РФ, которая проверила исполнение Росморречфлотом федерального бюджета за 2024 год.

Аудиторы, в частности, проанализировали исполнение федеральным агентством федеральных проектов в составе нацпроектов. Росморречфлот получал бюджетные деньги на федпроекты «Развитие морских портов», «Развитие Северного морского

пути», «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта».

«Неполное кассовое исполнение по федеральному проекту «Развитие Северного морского пути» на 0,91 млн рублей связано с уменьшением стоимости строительства в связи с изменением технических характеристик решений в результате разработки проектной документации судна в постройке в процессе подбора судового оборудования буксирно-спасательного судна ледового класса Arc4 проекта NE025», — сказано в документе. В нем поясняется, что капитальные вложения со стороны Росморречфлота на 2024 год составляли 76,6 млн рублей, кассовое исполнение — 75,7 млн рублей.

Напомним, АО «Окская судостроительная верфь» (Навашино, Нижегородская область) строит для Морспасслужбы (подведомственное учреждение Росморречфлота) пять морских буксиров-спасателей ледового класса Arc4 проекта NE025. Стоимость госконтракта составляет 2,5 млрд рублей. Суда были заложены в декабре 2021 года. Головной буксир серии «Тиман» и первый серийный «Тепсей» были приняты в состав флота Морспасслужбы в конце 2024 года, в мае 2025 года состоялась церемония поднятия флага на судах проекта «Узон» и «Печак». Последний буксир серии — «Фавор» — будет сдан до конца текущего года.

Помимо этого, проверка показала, что требуют уточнения



МФАСС «Керченский пролив», фото пресс-службы АСЗ

МФАСС проекта MPSV06 — дизель-электрическое судно-ледокол класса Icebreaker6 неограниченного района плавания, предназначенное для несения аварийно-спасательного дежурства в акватории Северного морского пути (Севморпуть, СМП). Основные функции судна — патрулирование, дежурство и оказание аварийной помощи терпящим бедствие судам с эвакуацией и размещением людей, оказанием им медицинской помощи, в районах судоходства, рыбного промысла, морских нефтяных и газовых промыслов; оказание помощи при буксировке.

и согласования Росморречфлотом условия государственного контракта по строительству многофункционального аварийно-спасательного судна (МФАСС) мощностью 7 МВт, также связанные с уменьшением его стоимости. В техническом задании на судне-снабженце предусмотрена установка крана грузоподъемностью не менее 32–35 тонн, который должен быть оборудован системой компенсации качки на глубинах до 100 м. «Анализ первичной документации показал, что установленный на судно кран для судов-снабженцев не оборудован системой компенсации качки, что подтверждается результатами освидетельствования. Согласно

заключению АО «ЦНИИМФ», стоимость системы компенсации качки, сформированная на основании коммерческих предложений, составляет 83,2 млн рублей. Исключение указанной системы из оборудования строящегося судна должно повлечь уменьшение цены госконтракта на 83,2 млн рублей», — отмечает Счетная палата.

Многофункциональное аварийно-спасательное судно проекта MPSV06 «Керченский пролив» строится Амурским судостроительным заводом по заказу ФКУ «Дирекция госзаказчика». В середине июня 2025 года начались швартовные испытания судна, которое планируется сдать до конца 2025 года.

Проект NE025 разработан

АО «Нордик Инжиниринг». Суда предназначены для буксировки несамоходных плавсредств, установки и снятия знаков плавучей и береговой судоходной обстановки, заводки и подъема якорей, перевозки грузов на рабочей палубе, обеспечения работы дноуглубительного флота, обеспечения гидротехнических работ, доставки и развертывания средств ЛАРН без захода в нефтяное пятно, оказания помощи в тушении пожаров.



Буксир-спасатель «Тиман», фото с сайта «Нордик Инжиниринг»

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

СУДНО-СНАБЖЕНЕЦ ДЛЯ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА РАЗРАБОТАЮТ В ПЕТЕРБУРГЕ

Победителем электронного конкурса Минпромторга России стал КГНЦ.

ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ) займется разработкой технического проекта судна-снабженца для обеспечения северного завоза по Северному морскому пути. Информация об этом опубликована в единой информационной системе в сфере закупок.

«По результатам подведения итогов определения поставщика (подрядчика, исполнителя) победителем электронного конкурса признается ФГУП «Крыловский государственный научный центр», предложивший цену контракта 150 000 000,00 рублей (сто пятьдесят миллионов рублей 00 копеек), — говорится в сообщении.

Напомним, ранее Минпромторг России объявил электронный аукцион, победителю которого до 12 ноября 2026 года предстоит выполнить опытно-конструкторскую работу «Разработка технического проекта судна-снабженца для обеспечения северного завоза по Северному морскому пути» (шифр «Снабженец»). Начальная

(максимальная) цена договора — 199,8 млн рублей.

Согласно документам закупки, судно должно иметь следующие характеристики (ориентировочно): длина наибольшая — не более 170 м, ширина — не более 23 м, осадка по КВЛ — не более 9,5 м, дедвейт — от 18 тыс. тонн до 20 тыс. тонн (при грузоподъемности трюмов от 18000–19000 куб. м), автономность по запасам топлива — не менее 45 суток в режиме экономического хода. Скорость хода должна составлять не менее 14 узлов на тихой воде при использовании 85% максимальной длительной мощности главной энергетической установки судна. Также проектанту необходимо предусмотреть установку на судне двух кранов грузоподъемностью до 80 тонн с вылетом не менее 15 м за борт.

Предполагается, что работа будет выполнена в два этапа: определение оптимального варианта судна и разработка непосредственно технического проекта.

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

СТРОИМ ДЛЯ ЗЕМЛЯКОВ

В Самаре заложены два пассажирских судна проекта МПКС-L.

На судостроительной верфи ЗАО «Нефтефлот» состоялась торжественная церемония закладки килей пассажирских судов проекта МПКС-L, предназначенных для регулярных перевозок в Самаре и Самарской области. Контракт на строительство и поставку двух судов был подписан 22 ноября 2024 года между ЗАО «Нефтефлот» и АО «Государственная транспортная лизинговая компания». Лизингополучателем выступает Самарское речное пассажирское предприятие. Разработчиком проекта является группа компаний «Р-Флот».

«Группой компаний ранее были спроектированы и совместно с заводом «Нефтефлот» построены две единицы судов проекта «МПКС», которые сейчас эксплуатируются в Самаре. Мы учли все замечания как судовла-

дельцев, так и пассажиров и разработали новый проект МПКС-L, к реализации которого сейчас приступает предприятие», — отметил генеральный директор группы компаний «Р-Флот» Алексей Клепиков.

«Характерное отличие новых судов заключается в том, что они доработаны: верхний салон будет открытым, что обеспечит комфорт летних путешествий, будет изменен пассажирский салон и отсек для перевозки грузов. Также хочу отметить, что строить суда для своего региона вдвойне приятно, потому что результат работы нашего предприятия смогут оценить как сотрудники завода,

так и все жители области», — сказал генеральный директор ЗАО «Нефтефлот» Вадим Голованов.

Реализация проекта имеет стратегическое значение для обновления регионального флота и модернизации речной пассажирской инфраструктуры, обеспечивая повышение уровня безопасности, комфорта и доступности транспортных услуг.

Напомним, с ноября 2024 года в регионе эксплуатируется два судна проекта МПКС-L: «Гавриил Державин», строительство которого осуществлялось группой компаний «Р-Флот», и «МПКС.02», построенное при непосредственном участии ЗАО «Нефтефлот».

Технические характеристики «МПКС-L»: пассажироподъемность — 240 человек; экипаж — 6 человек; длина габаритная — 31,95 м; ширина габаритная — 8,40 м; высота борта — 2,75 м.



Фото пресс-службы ЗАО «Нефтефлот»



500 ЛЕТ СМП: ОТ КОЧА ДО АТОМНОГО ЛЕДОКОЛА



Фото из Telegram-канала Росатом

Культурный потенциал Арктики настолько же велик, как и связанные с ней экономические и политические возможности. Таков основной посыл событий, приуроченных к 500-летию освоения Северного морского пути и разворачивающихся в этом году на широком пространстве будущей Трансарктической магистрали — от Санкт-Петербурга до Владивостока.

АРКТИЧЕСКИЙ ПАТРИОТИЗМ

Интерес к Арктике сегодня, похоже, выходит на новый уровень. В северных широтах находится если и не основная, то, безусловно, важная составляющая российской истории и культуры. Однако, чтобы Арктика из исторической и этнографической экзотики превратилась в осмысленный элемент национального самосознания, требуется широкомасштабная исследовательская и просветительская работа. За реализацию этой непростой задачи взялись АНО «Центр «Арктические инициативы» и ГК «Росатом».

В 2025 году в рамках реализации Указа Президента России Владимира Путина организован масштабный культурный проект — «Великий Северный поход. Арктика как искусство», приуроченный к 500-летию с начала освоения Северного морского пути. Программа включает музейные проекты в различных городах, арктические экспедиции, а также художественные выставки и конкурсы в регионах, прилегающих к Северному морскому пути, — от Мурманска до Владивостока.

В августе этого года в рамках международного научно-просветительского проекта «Ледокол знаний», который ежегодно проводит ГК «Росатом», были представлены программы, приуроченные к 80-летию российской атомной промышленности и 500-летию начала освоения Россией Северного морского пути.

В открытом отборе участвовало более 63 тысяч школьников со всей страны, а в международном — около 4 тысяч школьников из 20 стран. 66 самых талантли-

вых финалистов с известными экспертами отправились в арктическую экспедицию к Северному полюсу на атомном ледоколе «50 лет Победы». Проект «Великий Северный поход. Арктика как искусство» на этом рейсе был также представлен детям.

Как отметил помощник президента России, председатель Морской коллегии и председатель оргкомитета по подготовке и проведению празднования 500-летия начала освоения Россией Северного морского пути Николай Патрушев: «Освещение исторических событий, освоение Арктики, раскрытие ее потенциала способствуют объединению российского общества, укреплению у подрастающего поколения уважения к культурному и историческому наследию страны. Благодаря единственному в мире атомному ледокольному флоту Россия была и остается лидером по освоению арктических широт. Уверен, что дальнейшее расширение возможностей Северного морского пути, развитие Трансарктического транспортного коридора и Арктической зоны Российской Федерации будут прочной основой для экономического роста страны, укрепления статуса России как великой морской державы, и это обеспечит продвижение ее национальных интересов».

ЛЕДОКОЛ КАК СИМВОЛ

Плавание по Ледовитому океану началось в доисторические времена, по северным морям ходили и поморы, и викинги, и эскимосы, и многие другие народы, однако вплоть до первой половины XX века, когда были впервые выполнены сквозные рейсы по Северному морскому пути, это

были каботажные маршруты на отдельных участках. Мореплавание в северных широтах, как нигде более, зависит от технологий и от политической повестки, ведь Арктика — это международный регион.

По мнению заместителя генерального директора ГК «Росатом» — директора Арктической дирекции Вячеслава Рукши, именно устремления к Арктике сделали Россию такой, какой она стала сейчас, а одним из важных символов процесса можно назвать атомный ледокол.

«Если бы не движение русских по северу Азиатского континента, мы бы не стали той Россией, которая есть сейчас. 500 лет с начала освоения Северного морского пути — большой проект. Он в числе прочего и о технологическом прорыве. В те времена уже англичане и голландцы пытались двигаться во льдах на современных парусных судах, построенных для открытого моря, однако безуспешно. Русские на своих кочах оказались более прогрессивными. Конструкция судна позволяла ходить по рекам и морям, а в тяжелых условиях вытаскивать суда на лед, чтобы перезимовать. В 1648 году русские уже построили Анадырский острог, видели Тихий океан, потом освоили Аляску. С приходом атомной энергии у моряков появились новые возможности. Ледокол — важный символ эпохи. Атомный ледокол «50 лет Победы» помог нам сохранить отрасль в 1990-е годы. Сейчас у нас уже возникает будущий символ — мощнейший ледокол «Лидер» с названием «Россия». Современные атомные ледоколы серии 22220 с установкой РИТМ-200 дают морякам возможность

двигаться в любом направлении в любое время, эти суда могут работать без подзарядки до 8 лет. Я горжусь тем, что всю жизнь посвятил работе на атомных ледоколах и их строительству», — сказал Вячеслав Рукша.

Он считает, что создание Трансарктического транспортного коридора в силу новых обстоятельств будет реализовано быстрее, чем ожидалось. «Развитие Северного морского пути в нашей стране исторически было стратегической задачей, вспомните события 30-х годов прошлого века, когда возникла угроза Транссибу со стороны Японии. Сегодня, когда рынки сбыта ушли в Азию, значимость Трансарктического транспортного коридора резко возросла и сроки его организации ускорились. Если раньше я считал, что это произойдет к 2040 году, то сегодня, думаю, это будет на 5–7 лет раньше», — заключил Вячеслав Рукша.

ЭСТЕТИКА ПОДВИГА

В Москве празднование 500-летия освоения Северного морского пути началось в музее «Атом» на ВДНХ. В конце августа в торжественной обстановке здесь была открыта цифровая планшетная экспозиция, посвященная истории Северного морского пути. По словам генерального директора музея «Атом» Елены Мироненко, выставка совмещает два понятия — эстетику и науку. «Арктика — наше будущее и опорный пункт для новых достижений человечества. Выставка показывает ее красоту и перспективы, а также то, как атомные технологии меняют мир», — сказала она.

Автор проекта «Великий Северный поход: Арктика как искусство» Марина Рукша рассказала, что в экспозиции раскрыты все основные вехи истории освоения Северного морского пути с акцентом на роль личности в истории и событиях.

«Планшетная выставка охватывает все аспекты этой темы: от первого упоминания о существовании северного морского прохода в Китай и до сегодняшнего дня, когда ведется работа по организации Трансарктического коридора. Примечательно, что празднование 500-летия с начала освоения Северного морского пути совпадает со 180-летием Русского географического общества и с 80-летием основания атомной отрасли в стране — все эти события связывают общие стремления государства. За каждым из них — судьбы людей, примеры героизма и служения отечеству», — отметила Марина Рукша.

Точкой отсчета в этой истории стал 1525 год, когда по приказу

Василия III посол и переводчик Дмитрий Герасимов отправился с визитом к Папе Клименту VII. При участии русского дипломата появилась одна из первых карт северной части Евразии, а в историю вошла фраза, которую многие считают первым упоминанием о возможности плавания из Арктики в Тихий океан. «Достаточно хорошо известно, что Двина, увлекая бесчисленные реки, несет в стремительном течении к северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, отсюда можно добраться на кораблях до Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли», — эти слова Герасимова приводит в своей книге Павел Йовий, историк и ученый эпохи Ренессанса.

Через сто лет существование пролива между Евразией и Америкой докажет Семен Дежнев, потом в историю освоения Арктики войдут имена Витуса Беринга, Михаила Ломоносова, Фердинанда Врангеля, Степана Макарова, Александра Колчака, Бориса Вилькицкого, Отто Шмидта, Ивана Папанина и многих других, героев Второй мировой войны и тех, кто потом создавал фундамент для экономического развития региона и продолжает эту работу в наши дни.

АРКТИКА И ИСКУССТВО

Художественное освоение арктической темы — одна из важных составляющих проекта «Великий Северный поход. Арктика как искусство».

Исторически пленэрная живопись тесно связана с полярными экспедициями: до появления фотографии рисунки были средством документирования и картографирования.

Впоследствии сотрудничество моряков и живописцев, писавших далекие берега и быт тружеников моря, было, вероятно, вопросом престижа, в том числе в северных широтах. По инициативе государства сегодня российское искусство пытается переоткрыть и осмыслить образ и значение Арктики.

В художественном конкурсе, который провело АНО «Центр «Арктические инициативы», приняло участие около 500 художников из 56 регионов страны. В качестве особой привилегии картины, победившие в конкурсе, были доставлены на Северный полюс в рамках спецрейса «Время героев», а затем показаны на экспозиции в музее «Атом». Сюжеты картин посвящены важным вехам истории, современным будням и этнографическим особенностям Арктики.

Евгений ПАНКРАТЬЕВ



ЛОГИСТИКА

НОВЫЕ
ЦИФРОВЫЕ РЕШЕНИЯ

FESCO и ГК Softline объединят усилия для развития российской логистики.

Транспортная группа FESCO и ГК Softline, инвестиционно-технологический холдинг с фокусом на инновации, заключили соглашение о сотрудничестве в рамках Восточного экономического форума, направленное на создание и внедрение ИТ-инструментов для развития российской логистики.

Документ подписали заместитель генерального директора по информационным технологиям FESCO Дмитрий Суворец и директор по развитию бизнеса в Сибири и на Дальнем Востоке ГК Softline Денис Варченко.

В рамках соглашения стороны намерены развивать сотрудничество в сфере разработки и внедрения отечественных программных решений для российской логистической отрасли, в том числе с использованием технологий машинного обучения. Помимо этого, компании рассмотрят возможность применения продуктов ГК Softline в операционной деятельности FESCO, прежде всего в сфере контейнерных перевозок и портовой логистики. Также запланированы образовательные форматы: семинары, мастер-классы и практикумы, что позволит

объединить экспертизу FESCO и ГК Softline в формировании надежных и безопасных цифровых решений.

«Мы видим ценность этого сотрудничества в практическом обмене опытом. У FESCO — хорошее понимание логистики и задач, которые ставит перед нами рынок. У ГК Softline — сильные компетенции в цифровых технологиях. Вместе мы можем быстрее адаптировать и внедрять решения, которые повысят прозрачность, предсказуемость и устойчивость логистических процессов», — прокомментировал Дмитрий Суворец.

«Для нас это партнерство — возможность совместно с лидером отрасли создать и вывести на рынок по-настоящему востребованные ИТ-решения. Логистика — это активно развивающаяся сфера, в которой уже используются ИИ-технологии и другие инновационные решения. Мы уверены: экспертиза ГК Softline, подкрепленная практическим опытом FESCO, позволит нам создать цифровые продукты, которые реально повысят эффективность перевозок в России», — рассказал Денис Варченко.



Фото пресс-службы FESCO

ТУРНИРЫ

ВРЕМЯ ФУТБОЛА

Организаторы ежегодного турнира по мини-футболу «Кубок морских и речных портов» приглашают принять участие в соревнованиях.

Ежегодный Всероссийский турнир по мини-футболу «IX Кубок морских и речных портов» пройдет 25–26 октября 2025 года в Москве в футбольном манеже академии «Спартак имени Ф.Ф. Черенкова».

Турнир организован в целях развития корпоративного спорта и продвижения ценности физической культуры и здорового образа жизни в компаниях и на предприятиях. Мероприятие будет проходить под эгидой общественной организации — Профсоюза работников водного транспорта Российской Феде-

рации, Федерального агентства морского и речного транспорта, совместно со спортивным агентством «Лига Виктори», а также при информационной поддержке ИАА «ПортНьюс» и портала «Российское судоходство».

В турнире планируют принять участие большое количество организаций и предприятий из многих регионов России.

Для участия необходимо сформировать команду по мини-футболу. Команды играют в составе 5+1 (5 в поле, 1 вратарь, количество замен и болельщиков не ограничено).

ЦИФРОВИЗАЦИЯ



Рис. с сайта Регистра

ТЕХНОЛОГИИ В ПОМОЩЬ

РС одобрил программное обеспечение для электронных судовых журналов «Совкомфлота».

Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) выдал Свидетельство о типовом одобрении программного обеспечения (СТО) компании «СКФ ТМ» (дочернее предприятие группы «Совкомфлот») для использования программного обеспечения для ведения электронных бортовых журналов.

ПО выполняет следующие функции: автоматизированный сбор данных от судовых систем; ручной ввод данных; корректировку ранее заполненных данных; контроль своевременного утверждения записей; утвер-

ждение записей с использованием электронной подписи; передачу данных в офис компании; ведение журнала аудита для учета вносимых изменений; резервное копирование. Также функционал включает в себя печать, экспорт данных и сохранение офлайн-версий журнала.

«Переход на электронные журналы несет ряд преимуществ. Автоматизированный сбор данных позволяет сократить время, затрачиваемое экипажем на заполнение журналов, обеспечивается полная прослеживаемость всех изменений, а передача данных

в офис компании позволяет проводить анализ полученной информации», — говорится в сообщении РС.

В рамках развития цифровизации судоходства Регистр разработал требования к программному обеспечению для ведения журналов судов в электронной форме. Эти правила гармонизированы с международными документами и регулируют не только одобрение ПО, но и вопросы внесения, изменения и заверения записей, резервирования данных, обновления программного обеспечения и другие аспекты.

ИСТОРИЯ

В РОССИИ ВЫЙДЕТ КНИГА-АЛЬБОМ
О ТОРГОВОМ ФЛОТЕ СТРАНЫ

В нее вошло около 500 иллюстраций, некоторые материалы будут опубликованы впервые.

Презентация подготовленной к выпуску книги-альбома «Морской торговый флот России: краткая иллюстрированная история» состоялась в рамках Восточного экономического форума во Владивостоке. Книга повествует о ключевых событиях истории морского флота России с X по XXI века. В нее вошло около 500 иллюстраций. Инициатива создания этого уникального иллюстрированного альбома принадлежит ветеранам отрасли — тем, кто десятилетиями укреплял морскую мощь нашей страны. Их знания, опыт и преданность делу стали основой новой книги.

Инициативу ветеранов Росморречфлота поддержало Федеральное агентство морского и речного транспорта, которое является учредителем музея морского и речного флота. Сотрудники музея взяли на себя

основную часть работы над новой книгой. Ее выход в свет станет возможным благодаря отраслевому бизнес-сообществу. Партнерами выступили крупные компании — «Совкомфлот», FESCO, «ВодоходЪ», «Дело», «Совфрахт» и «Атомфлот».

Проект издания был представлен в музее истории Дальнего Востока имени Владимира Клавдиевича Арсеньева, великого русского исследователя Дальнего Востока. Для создания книги авторский коллектив обратился более чем в 30 галерей России с запросом о предоставлении копий исторических документов, картин и прав на их публикацию. Составители впервые опубликуют в этом издании и ряд редких материалов.

«История нашего флота — это история колоссального труда и самоотверженной работы пер-

вооткрывателей, история технологических прорывов, взлетов и падений», — отметил в ходе презентации книги заместитель руководителя Росморречфлота Борис Ташимов.

Но история не стоит на месте, и торговый флот — развивается.

«Сейчас на повестке дня — вопрос усиления нашего флотского могущества. Сегодняшние курсанты будут работать на лучших судах в мире, с гордостью нести флаг нашей страны и вспоминать славную историю нашей Родины», — подчеркнул председатель совета директоров ПАО «Совкомфлот» Сергей Франк.

Первый тираж новой книги-альбома «Морской торговый флот России: краткая иллюстрированная история» выйдет в свет осенью 2025 года и будет представлен на выставке «Транспорт России».



ОБРАЗОВАНИЕ

ЗА ЗНАНИЯМИ — В ОБНОВЛЕННЫЕ СТЕНЫ

В ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова открыли еще одну брендованную аудиторию с новым тренажером.



Фото пресс-службы ЗАО «СММ»

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова завершилась реконструкция аудитории подъемно-транспортного оборудования кафедры портов и грузовых терминалов Института международного транспортного менеджмента.

«Обновленный учебный класс оформлен в фирменном стиле компании «СММ» и оснащен информационными стендами об ос-

новных типах грузоподъемного оборудования, которое проектирует и производит предприятие. Помимо теоретической подготовки, студенты получили возможность отрабатывать практические навыки на тренажере-симуляторе портального крана, созданном на основе технологий виртуальной реальности», — говорится в сообщении пресс-службы ЗАО «СММ».

Данный тренажер, разработанный специалистами ЗАО

«СММ» специально для образовательных целей, позволяет отрабатывать навыки управления различными типами грузозахватных приспособлений (спредером и грейфером) в различных погодных и световых условиях. Доступны дневной и ночной режимы работы, а также условия дождя, тумана, снега и сильного ветра. В процессе обучения развивается координация рук при одновременном выполнении операций.

«Проект направлен на углубление взаимодействия с нашей целевой аудиторией и потенциальными будущими сотрудниками, — отметил директор ЗАО «СММ» Антон Ришняк. — Мы считаем, что подход университета к профориентации и образовательному процессу близок культуре нашей компании, которая предоставляет отличные возможности трудоустройства и карьерного роста перспективным инженерам и конструкторам».

В ближайшее время ЗАО «СММ» и вуз планируют подписать соглашение о сотрудничестве, которое предусматривает организацию производственной практики для обучающихся и трудоустройство выпускников университета.

КОНКУРСЫ

ЭЙ, МОРЯК!

В Санкт-Петербурге профессионалы морского дела поборются за звание лучших в профессии.

Конкурс мастерства морских профессий во второй раз пройдет на площадках ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова и МТА им. адмирала Д.Н. Сенявина 17–18 сентября в Санкт-Петербурге. Как сообщают организаторы конкурса, в этом году он проходит под эгидой Российской палаты судоходства, организатором выступает ПАО «Совкомфлот».

Конкурс направлен на повышение качества профессиональной подготовки моряков, получение новых профессиональных навыков и знаний для использования в производственной деятельности. Кроме того, конкурс создает площадку для взаимодействия работников отрасли, обмена опытом и наилучшими практиками. Особое значение имеет популяризация флотских профессий и улучшение имиджа российского судоходства в целом.

Бороться за победу в 2025 году будут 75 моряков, работающих



Фото организаторов конкурса

во ФГУП «Атомфлот», ООО «Газпромнефть Шиппинг», ПАО «ДВМП», МТФ ПАО «ГМК «Норильский никель» и ПАО «Совкомфлот».

Профессиональные навыки будут оцениваться в шести номинациях: вахтенный помощник капитана, электромеханик, механик, моторист, матрос и повар.

В течение двух дней участники пройдут практические и теоретические испытания. Индивидуально и в команде выполняют тесты на тренажерах, моделирующих реальные судовые механизмы и имитирующих действия членов экипажа в сложных и чрезвычайных навигационных условиях. Повара приготовят и представят на суд жюри свои фирменные флотские блюда.

23-26 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
НЕВА 2025

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

Стратегический партнер:



Титульные партнеры:



РЕКЛАМА

**ТОП-10 МОРСКИХ
ВЫСТАВОК МИРА**

- ~40 000 м²
- 35 000 УЧАСТНИКОВ
- 700 ЭКСПОНЕНТОВ

КВЦ «ЭКСПОФОРУМ»

ПРИСОЕДИНЯЙТЕСЬ
К КЛЮЧЕВОМУ СОБЫТИЮ
МОРСКОЙ ОТРАСЛИ