



ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№7

15
ИЮЛЯ
2023

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



**СЕВМОРПУТИ —
КРУГЛОГОДИЧНУЮ
НАВИГАЦИЮ**
СТР. 3



**РОМАНТИКА РАЗВОДНЫХ
МОСТОВ**
СТР. 6



НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ
СТР. 7



С АНГЕЛОМ НА КРЫШЕ
СТР. 9



**К АРКТИЧЕСКОЙ
НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ**
СТР. 10



**И МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ
ВПЕРЕДИ** СТР. 12



Фото с сайта «МИБ — СПб»

СКРОМНОЕ «ОБАЯНИЕ» RSD59

Сухогрузы проекта RSD59 снова подтвердили свою репутацию самых востребованных в России.

ПАО «Завод «Красное Сормово» и АО «Государственная транспортная лизинговая компания» подписали контракт на строительство серии из 34 сухогрузов проекта RSD59. Подписание документа состоялось на Петербургском международном экономическом форуме.

В церемонии приняли участие заместитель председателя правительства РФ — министр промышленности и торговли Денис Мантуров и генеральный

директор ОСК Алексей Рахманов. Подписи под документом поставили генеральный директор завода «Красное Сормово»

и глава ГТЛК Евгений Дитрих.

Планируется, что сухогрузы будут переданы заказчику тремя партиями: 10 судов — до

конца 2024 года, 12 судов — до конца сентября 2025 года и еще 12 судов — до конца января 2027 года.

«Это самая большая серия строительства судов за всю историю ОСК. И тут по-настоящему есть где проявиться мастерству корабелов. Эти 34 сухогруза призваны качественно обновить численность флота и увеличить объемы грузовых перевозок», — заявил вице-премьер Денис Мантуров.

Суда проекта RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В». Длина судна RSD59 составляет 141 м, ширина — 16,98 м, высота борта — 6 м, осадка в море — 4,5 м, в реке — 3,6 м.

Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро — Дизайн СПб».

ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО ВВП

Речной транспорт России в условиях разворота логистики на Восток, санкций, роста популярности внутреннего туризма приобретает все большее значение. В июне 2023 года под руководством президента России состоялось совещание, на котором были определены основные цели и задачи развития речного судоходства и инфраструктуры внутренних водных путей (ВВП).

Открывая совещание, президент России Владимир Путин обозначил основные задачи развития внутреннего водного транспорта: обеспечение гарантированных глубин на критически важных участках внутренних водных путей, развитие речных пассажирских перевозок и обновление речного и река-море флота.

ГЛУБОКИЕ ПЛАНЫ

Так, говоря о расшивке узких мест на ВВП, президент упомянул проекты создания Багаевского и Городецкого гидроузлов. «Они нужны для устранения узких мест на судоходных путях Дона и Волги, для роста транзитного судоходства в рамках перспективного транзитного коридора «Север — Юг», — сказал Владимир Путин.

Как рассказал в ходе совещания министр транспорта России Виталий Савельев, по Городецкому гидроузлу проект реализуется в двух пусковых комплексах. Первый пусковой комплекс — со строительством камеры шлюза 15А и реконструкцией шлюзов 15 и 16 и проведением дноуглубительных работ на наиболее мелководных участках судоходного канала.

Срок реализации — конец 2024 года. Средства на реализацию предусмотрены в федеральном бюджете. За счет первого комплекса пропускная способность гидроузла вырастет с 3,6 млн тонн до 10,8 млн тонн в год.

Срок реализации — 2026 год, и пропускная способность будет увеличена до 20 млн тонн.

Окончание на стр. 2

ГТЛК



Фото из Telegram-канала ГТЛК

ОТ КОМПОНЕНТОВ ДО ГОТОВОЙ ПРОДУКЦИИ

ГТЛК работает на судоходном рынке по всем набирающим силу трендам — Евгений Дитрих.

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» готово финансировать весь цикл строительства новых судов водного транспорта. Об этом заявил генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих на сессии «Российский флот для новых морских транспортных коридоров» в рамках Петербургского международного экономического форума.

«ГТЛК готова финансировать создание нового востребованного флота на всей цепочке кооперации — от создания компонентов до производства готовой продукции», — отметил Евгений Дитрих.

Он также рассказал о трендах на судоходном рынке и том, как компания реагирует на них. «Сейчас мы видим 4 набирающих силу тренда: увеличение тоннажа судов, контейнеризация грузов, форсированное развитие СМП, повышение спроса на пассажирский водный транспорт, в том числе на электро тяге. ГТЛК работает по каждому из них», — заявил глава компании.

В качестве поддержки первого тренда ГТЛК закажет строительство пяти крупнотоннажных судов проекта SC40S (Handysize) со сдачей в 2027–2028 годах в рамках инвестпроекта по обновлению водного транспорта с использованием средств ФНБ. Компания также намерена поставить на рынок 34 новых сухогрузов-восьмитысячников проекта RSD59, которые будут сданы в 2024–2027 годах. Планируемые поставки частично перекроют спрос на торговый флот, но не удовлетворят его полностью, поэтому уже сейчас необходимо задуматься о проектировании и создании компонентной базы для строительства больших капиталоемких судов, добавляют в ГТЛК.

В части развития контейнерных перевозок компания сфокусировалась на выводе на рынок и продвижении новых типов отечественных судов, сконструированных в России. В их числе универсальные сухогрузы-контейнеровозы проектов RSC80, RSD81 и 00108 смешанного река-море плавания, способные перевозить как контейнеры, так и навалочные, генеральные грузы. В общей сложности компания закажет 55 таких судов со сроком сдачи в 2025–2028 годах в рамках программы льготного лизинга с государственным финансированием и инвестпроекта с использованием средств ФНБ.

ПУТЕВОДИТЕЛЬ ПО ВВП

ВСЕ ДЛЯ ЛЮДЕЙ

Еще одна ключевая задача — развитие водного пассажирского транспорта. «Необходимо наращивать его использование — и не только для перевозок между регионами, но и между соседними населенными пунктами, и внутри городов. Здесь очень важен опыт Москвы, других субъектов Федерации, где водный транспорт уже встроено в систему внутригородских перевозок», — отметил президент.

Говоря о пассажирских речных перевозках, присутствующие на совещании главы регионов особо отметили перспективность электродвижения для внутригородских перевозок речным транспортом. Так, мэр Москвы Сергей Собянин в ходе совещания отметил, что правительство города выработало определенные стандарты в части электрозарядной инфраструктуры.

«Я думаю, что, если бы мы с правительством отработали и ввели это как стандарт — электрозарядки на реках, в частности, хотя бы на Москве-реке, — это бы помогло в дальнейшем развитии, потому что это требование не только к нашим регулярным городским судам, но и к коммерческим судам, которые тоже появятся — есть перспектива, что такие электрические суда появятся. Это помогло бы развивать вообще всю инфраструктуру», — сказал мэр столицы.

По его словам, Москва с производителями судов отработала инвестиционный проект строительства верфи для производства трех видов электросудов.

В свою очередь, губернатор Нижегородской области Глеб Никитин обратил внимание на важность развития высокоскоростного пассажирского речного сообщения. «За пределами столичных городов — Москвы и Питера — востребован именно такой вид навигации, который должен опираться на развитую маршрутную сеть с большим количеством рейсов и судов, в то время как для прогулочной внутригородской сети достаточно нескольких судов», — сказал губернатор. — Мы уже посчитали возможную модель, что необходимо для организации перевозок судами на подводных крыльях по Волге от Рыбинска до Астрахани, то есть по всей акватории. Для этого, по нашим подсчетам, требуется как минимум 76 судов, включая 51 «Валдай» и 25 «Метеоров». Такой флот обеспечит перевозку более 1,5 миллиона пассажиров ежегодно».

Для реализации этих планов, по мнению главы региона, необходима господдержка — нулевая ставка по НДС для перевозок скоростным речным транспортом — как это сделано, например, для пригородных пассажирских перевозок.

Подводя итог обсуждению вопросов развития пассажирского водного транспорта, Владимир Путин поручил подумать над реализацией предложений, которые сформулировал мэр Москвы. «Они касаются, в частности, правил

регулирования работы водного транспорта», — уточнил президент, который также призвал не забывать об экологии.

«Нужно расширять использование экологически чистых видов транспорта на воде. Речь идет прежде всего об электросудах... Они позволяют снизить негативное воздействие на реки. Для такого экологически чистого флота нужно активнее создавать соответствующую инфраструктуру, в том числе зарядки».

ЖЕЛЕЗНЫЙ АРГУМЕНТ

Как бы ни была важна инфраструктура, без «железа», то есть собственно флота, она бесполезна.

«Для увеличения пассажирских и грузовых перевозок, конечно же, нужно обновлять и наращивать речной флот. У нас есть пер-

спективный план строительства гражданских судов на период до 2035 года. Им предусматривается создание порядка одной тысячи судов, в том числе для речных перевозок... Напомню также, что в текущем году для достижения целей этого плана принято решение о финансировании строительства 260 судов на период 2023–2027 годов с использованием средств Фонда национального благосостояния», — сказал Владимир Путин.

экономическом форуме. Соглашение между ГТЛК и заводом «Красное Сормово», входящим в ОСК, подразумевает поставку стартовой партии из 10 сухогрузов уже до конца следующего года. В постройке сейчас находятся 65 пассажирских судов, в том числе круизные лайнеры. Кроме того, на отечественных верфях строится широкая линейка скоростных судов.

Говоря о судостроении, важно обратить внимание и на импортозамещение судового комплексного оборудования.

«Чтобы поддержать наших производителей оборудования, мы предлагаем проработать отдельную меру поддержки на предоставление скидок по наиболее критическим узлам и агрегатам, как это работает сегодня по пи-

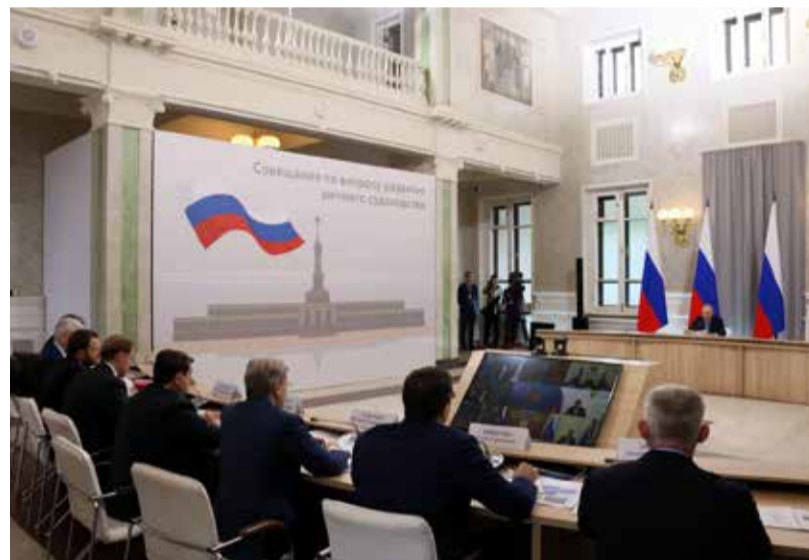


Фото с сайта Росморречфлота

лотным партиям продукции инвестиционного машиностроения, — сказал Денис Мантуров. — Также очень важно сохранить механизм судового утилизационного гранта».

Как резюмировал обсуждение президент, для обновления флота речных пассажирских судов требуется донстроить имеющийся механизм поддержки их покупки и лизинга. «Нам нужно существенно увеличить количество таких судов, что потребует выделения на эти цели необходимых средств. Я сейчас не буду говорить, забегая вперед, о том, из каких источников — где там ответственность регионов, где ответственность Федерации, но это нужно тщательно проработать и принять необходимые решения. Главное... мы должны получить удобный и экономически эффективный механизм для ускоренного обновления пассажирского флота речных судов», — сказал Владимир Путин.

По словам президента, для поддержки отечественных судостроительных и судоходных компаний необходимо продлить на федеральном уровне действующие для этих компаний льготы по налогам и страховым взносам, и региональным властям своевременно принять решения после 2025 года по освобождению капитальных вложений в объекты судоходных и гидротехнических сооружений (от уплаты налога на имущество).

Первые 34 судна были законотрактрованы на Петербургском

«СОВКОМФЛОТ»

СЕВМОРПУТИ — КРУГЛОГОДИЧНУЮ НАВИГАЦИЮ

«Совкомфлот» считает своей задачей обеспечение круглогодичной навигации на всем протяжении СМП уже в этом десятилетии.

Компания «Совкомфлот» надеется, что объем участия российских судовладельцев в перевозках грузов по СМП будет отвечать потребностям страны. Об этом во время сессии «Северный морской путь. Итоги и планы» в рамках Петербургского международного экономического форума сказал генеральный директор, председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

В ходе выступления он обратил внимание на важность увеличения доли участия российских судовладельцев в грузоперевозках по Северному морскому пути.

«Как и во всем мире, за перевозки груза по СМП идет конкуренция. Баланс участия в таких перевозках российских и иностранных судовладельцев должен отвечать потребностям страны. Рассчитываем на понимание и поддержку со стороны регуляторов и грузовладельцев в этом вопросе», — сказал Игорь Тонковидов.

Он отметил, что компанией «Совкомфлот» накоплен значительный опыт работы в Арктике, в том числе по эксплуатации крупнотоннажных грузовых судов в рамках проектов «Варандей», «Новый порт», «Приразломная» и «Ямал СПГ». «Российская морская школа плавания в высоких широтах является одной из лучших в мире. Мы считаем своей задачей обеспечить стабильную круглогодичную навигацию на всем протяжении СМП уже в этом десятилетии и продолжим над этим работать. Это



Фото с сайта «Совкомфлота»

задача нашего поколения, потому что технологические и технические решения сегодня позволяют это сделать», — подчеркнул председатель правления ПАО «Совкомфлот».

Глава «Совкомфлота» также подчеркнул важность строительства грузового флота для работы в высоких широтах. «Большая роль в развитии СМП принадлежит российским судостроителям, — сказал он. — Без грузового флота не получится эффективно и на круглогодичной основе обслуживать грузопотоки по СМП, а значит, будет невозможно выполнить национальные планы по объему грузоперевозок в этой акватории. Мы понимаем те сложности, с которыми столкнулась наша судостроительная отрасль. Тем не менее рассчитываем, что российские верфи начнут активно наращивать поставки судов, пригодных для круглогодичной навигации на всем протяжении Севморпути».

РОСАТОМ



Фото предоставлено пресс-службой ФГУП «Атомфлот»

БОЛЬШЕ СУДОЗАХОДОВ

Ледоколы Атомфлота за зимне-весеннюю навигацию 2023 года обеспечили 435 судозаходов.

ФГУП «Атомфлот» подвело предварительные итоги зимне-весенней навигации. В период с 1 января по 30 июня 2023 года атомные ледоколы обеспечили 435 судозаходов. По договору с ОАО «Ямал СПГ» и ООО «Арктик СПГ 2» выполнено 200, а в направлении мыса Каменный к нефтеналивному терминалу «Ворота Арктики» (по договору с ПАО «Газпром нефть») — 89 судозаходов. По договору с ПАО «ГМК «Норильский никель» — 72 судозахода. В направлении Енисейского залива (по договору с ООО «Синарастройкомплект») — 74 судозахода.

Общая валовая вместимость составила 48,6 млн тонн (для сравнения: за период с декабря по июнь 2021–2022 годов — 44,1 млн тонн и 424 судозахода).

«Рост грузопотока связан с активным строительством новых проектов в Енисейском заливе, — отметил глава ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица. — Отдельно стоит отметить работу экипажа универсального атомного ледокола «Урал». В начале декабря

прошлого года судно вышло в свой первый рабочий рейс. Экипаж быстро адаптировался на ледоколе и обеспечил ритмичную проводку судов... Кроме того, наше эффективное взаимодействие с ФГБУ «Главсевморпуть» демонстрирует готовность Росатома к решению задач любой сложности в Арктике».

В настоящее время в акватории Северного морского пути продолжают работу атомные ледоколы «Арктика», «Сибирь» и «Таймыр». Атомный контейнеровоз «Севморпуть» выполняет льготный каботажный рейс в направлении порта Петропавловск-Камчатский. 24 июня судно вышло из порта Санкт-Петербург. Планируется, что переход до порта Восточный (Находка) займет около 22 суток. В Мурманске продолжается плановый ремонт атомных ледоколов «Ямал» и «Вайгач». Экипаж атомохода «50 лет Победы» готовится к выходу в коммерческий рейс туристами на борту из порта приписки Мурманск в направлении Северного полюса.

ФЛОТ НУЖЕН КРУПНОТОННАЖНЫЙ

Грузоперевозки для ключевых арктических проектов к 2030 году дополнительно потребуют 97 грузовых судов.

В связи с изменением логистики на Восток для ключевых арктических проектов и каботажных перевозок по Северному морскому пути к 2030 году дополнительно к имеющимся и строящимся судам потребуется 97 единиц грузового флота. Такие данные на I Гидрографической конференции в Санкт-Петербурге представил заместитель генерального директора — руководителя дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Вячеслав Рукша.

Согласно презентации, в 2023 году грузоперевозки для работы ключевых арктических проектов выполняют 30 судов: 17 газовозов и танкеров обеспечивают проекты компании «НОВАТЭК», 7 танкеров — проект «Новый Порт» компании «Газпром нефть», 6 танкеров и контейнеровозов работают для нужд компании «Норникель».

В настоящее время строятся 33 судна. Ожидается, что в 2024 году для обеспечения работы крупнейших проектов в Арктике понадобятся 57 грузовых судов с учетом действующих. В частности, для проектов «НОВАТЭКа» потребуется увеличить ко-

личество судов на 16 единиц — до 33, для проекта «Северная звезда» компании АЕОН будут необходимы 9 балкеров, 2 танкера потребуются для проекта «Восток Ойл».

По подсчетам Росатома, к 2030 году для проектов «НОВАТЭКа» всего потребуется 39 газовозов и танкеров, «Газпром нефти» — 7 танкеров, «Норникеля» — 6 танкеров и контейнеровозов, АЕОН — 25 балкеров, ГДК «Баимская» — 3 балкера, Роснефти — 11 танкеров, Росатома — 9 контейнеровозов, а также 10 универсальных судов для северного завоза. Кроме того, выделена потребность в дополнительных 50 судах. Таким образом, к 2030 году для обеспечения растущего грузопотока с ключевых проектов, реализуемых в акватории Севморпути, в общей сложности будут необходимы 160 судов.

В ходе выступления Вячеслав Рукша обратил внимание на то, что в основном это будет крупнотоннажный флот и поэтому для безопасного судоходства потребуются шире смотреть на вопросы обеспечения необходимых гидрографических условий для работы на СМП таких мощных судов.

ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ МОРСКОЙ ОТРАСЛИ

18-21 СЕНТЯБРЯ
РОССИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НЕВА 2023

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

- Площадка для глобального общения участников морской отрасли
- Масштабные экспозиции ведущих российских и международных компаний
- Насыщенная деловая программа: первые лица, эксперты и лидеры мнений
- Международные делегации и национальные павильоны
- Насыщенная культурная и экскурсионная программа

**ПРИГЛАШАЕМ
К УЧАСТИЮ В ВЫСТАВКЕ
И ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЕ**

**ТОП-10
МИРОВЫХ
МОРСКИХ
ВЫСТАВОК**

РОСАТОМ | ИМТ | АН ВАРАНДЕЙ | 25 ЛЕТ | ЗВЕЗДА | ВАРПЗ

Титульный партнер | Стратегический партнер | Инновационный партнер | Официальный партнер | Партнер деловой программы

nevainter.com | +7 (812) 321-26-76 | nevacongress

ИЗ ПЕРВЫХ РУК

МИХАИЛ ПЕРШИН:

МЫ МОЖЕМ СТРОИТЬ ПО 12 СУХОГРУЗОВ В ГОД

Портфель завода «Красное Сормово» в июне 2023 года пополнился заказом на 34 сухогруза проекта RSD59. Контракт подписан с АО «Государственная транспортная лизинговая компания» во время Петербургского международного экономического форума.



Фото предоставлено пресс-службой завода «Красное Сормово»

Данная серия станет самой большой за всю историю ОСК. Как отметил министр промышленности и торговли России Денис Мантуров, эти 34 сухогруза призваны обновить численность флота и увеличить объемы грузовых перевозок морскими и внутренними водными путями.

О том, сколько всего заказов сейчас у завода, какие суда планируется сдать до конца этого года и как обстоят дела с кадрами, нашему корреспонденту рассказал генеральный директор предприятия Михаил Першин.

— Михаил Николаевич, расскажите, пожалуйста, сколько заказов сейчас в портфеле завода? И какие суда планируете сдать в 2023 году?

— На сегодняшний день по контракту между ПАО «Завод «Красное Сормово» и АО «Государственная транспортная лизинговая компания» в постройке находятся 8 судов проекта RSD59. Все они должны быть сданы до конца осени 2023 года.

Судно «Александр Удалов» завершает этап испытаний. Еще два судна со строительными номерами 35 и 36 после ходовых испытаний сдадим заказчику также в июле. Суда с номерами 37–40 будут укомплектованы судовым оборудованием, и до конца октября планируем передать.

Завод «Красное Сормово» — один из старейших российских судостроительных заводов, основанный в 1849 году. На «Красное Сормово» за 75 лет построено и модернизировано более трехсот подводных лодок и спасательных аппаратов, 25 из них атомных. Сегодня завод строит суда коммерческого флота, отвечающие требованиям международных конвенций по надежности и безопасности.

Напомним, что наше предприятие также строит пять краболовов-процессоров (проект КСП01) в рамках федеральной инвестиционной программы «квоты под киль» по заказу СР «Северо-Западный рыбопромышленный консорциум». В ближайших планах завода — сдача заказчику краболова «Вайгач».

«Вайгач» — головное судно серии. 16 июня оно было отправлено на Выборгский судостроительный завод для достройки и проведения ходовых испытаний. После завершения вышеуказанных работ

судно будет передано заказчику.

В конце прошлого года между заводом «Красное Сормово» и ГТЛК был подписан контракт на строительство трех круизных судов проекта 00840 «Карелия». Лайнеры строятся при поддержке Правительства РФ. 16 июня 2023 года мы официально заложили третье пассажирское судно этого проекта. Сдача судов по контракту — в 2025 и 2026 годах.

В этом году планируется закладка краболовов с номерами 4 и 5. Сейчас они находятся на этапе допроектирования, который завершим в ближайшее время.

Также хочу отметить, что на Петербургском международном экономическом форуме завод «Красное Сормово» и ГТЛК подписали контракт на строительство серии из 34 сухогрузов проекта RSD59. Это самая большая серия строительства судов за всю историю Объединенной судостроительной корпорации.

— Получается, у завода большое количество заказов. А сколько судов предприятие может строить одновременно?

— Сейчас в верфи в стадии постройки находятся все суда, которые я перечислил. Если смотреть по стапелям, то на сегодняшний день в рамках подписанных контрактов здесь находятся суда с номерами 41 и 42 проекта RSD59 для ГТЛК, краболовные суда с номерами 2 и 3. Также в стапель уйдет пассажирское судно проекта «Карелия».

Циклы разных судов, естественно, имеют свою длительность. По проекту RSD59 мы, например, вышли на режим 6 месяцев вместо девяти с начала резки до передачи заказчику, поэтому в рамках стапельного расписания «Красное Сормово» может строить и сдавать заказчику по 12 сухогрузов в год. Это с учетом ограничений навигационного периода, согласно которому суда мы начинаем выпускать на ходовые испытания в апреле, а завершаем максимум в середине ноября.

— У завода, как вы сказали, среди заказов есть несколько круизных судов. В чем особенность их строительства?

— Основная особенность состоит в том, чтобы увязать размещение общесудовых систем и точек доступа к установленному оборудованию с дизайном-проектом, поскольку в пассажирском судостроении предъявляются более жесткие требования по видовой части судна.

На данный момент завод полностью готов к строительству новой серии круизных судов, все необходимые компетенции были получены при работе над первым отечественным круизным лайнером «Мустай Карим»

проекта PV300, который сошел со стапеля завода «Красное Сормово» в 2019 году.

— А как продвигается строительство отечественных краболовных судов?

— До сих пор отечественные краболовные суда в нашей стране не производились — компании закупали их аналоги за границей. Первое подобное российское судно рыбопромыслового флота было построено заводом «Красное Сормово». Проект КСП01 разработан «Морским Инженерным Бюро — СПб». Краболов-процессор предназначен для промысла краба различных видов на глубинах от 20 до 400 метров и производства замороженной продукции непосредственно в море. Оборудование судна рассчитано для ловли и переработки до 60 тонн камчатского краба в сутки. Районы эксплуатации — Северная Атлантика, включая Баренцево море, Норвежское море, Гренландское море и арктические моря.

Головное судно «Вайгач», как уже было сказано, отправлено на достройку, швартовные и ходовые испытания в Выборг. Суда проекта с номерами 2 и 3 строятся нами в данный момент, с номерами 4 и 5 — планируем заложить в этом году.

По контрактным обязательствам «Вайгач» заказчик получит в этом году, два серийных краболова будут переданы в 2024 году, еще два — в 2026 году в связи с изменением проекта для вылова и транспортировки живого краба.

— Есть ли сейчас какие-то нерешенные проблемы по линии импортозамещения оборудования и комплектующих, с которыми сталкивается «Красное Сормово»?

— В настоящее время по всему оборудованию, которое попало под санкции, найдены альтернативные поставщики — как российские, так и китайские, турецкие. Проблема поставок оборудования на наши строящиеся суда стабилизировалась. Есть вопросы по ранее поставленному импортному оборудованию. Основное — это программное обеспечение (софты) для запуска и пуско-наладки оборудования, а также приобретение вышедших из строя комплектующих для оборудования, которое установлено на гарантийных судах.

— Михаил Николаевич, расскажите, как решаете вопрос с кадрами? Какие специалисты сейчас наиболее востребованы на предприятии?

— На заводе трудятся почти 3600 человек. В оперативной работе по укомплектованию штата у нас около 60 наименований вакансий, общая потребность

составляет порядка 500 человек. На данный момент сложилась дополнительная потребность в сотрудниках в связи с ростом производства, причем не только по рабочим специальностям, но и по инженерно-техническим.

Отмечу, что с текучестью по рабочим специальностям в последнее время сталкиваются все предприятия, также есть нехватка профессиональных рабочих, рабочих высокой квалификации, можно сказать, что сейчас на рынке труда не так много специалистов с необходимыми нам навыками. Поэтому мы принимаем людей на работу, не только адаптируем, но и обучаем нужной нам профессии. Выпускников учебных заведений тоже дообучаем с учетом наших потребностей.

— А как продвигается программа модернизации предприятия? Какие автоматизированные и роботизированные участки есть в данный момент на заводе? Что планируете сделать в ближайшее время?

— Модернизация предприятия проходит планомерно и регулярно. Например, в 2023 году мы внедрили машину плазменной резки (прямой рез) для уменьшения большого объема мелких деталей со сложным контуром. До этого они изготавливались посредством значительного количества операций (резка на гильотинах, разметка криволинейных направлений, газовая резка, зачистка) и комплекточных площадок для передачи с позиции на позиции. От внедрения плазменной резки получен годовой эффект.

В прошлом году на предприятии было внедрено листогибочное оборудование корейского производства с гидравлическими вальцами изменяемой геометрии, оно позволяет исключить дополнительную операцию заломки кромок для сварки.

Также по мере износа постоянно приобретается оборудование для сварки алюминия, шпилечники, источники питания.

Сейчас на предприятии несколько автоматизированных участков. Это и механизированная линия очистки и грунтовки горизонтального типа листового и профильного металлопроката (внедрена с 2008 года), и роботизированная линия резки профильного металлопроката с минимальной длиной детали 400 мм (внедрена с 2012 года).

Есть механизированная линия изготовления секций двойного дна с габаритами секций 12000x18000 мм (внедрена с 2005 года) и специализированный участок изготовления узлов рамного набора, оснащенный двумя стационарными роботами для сварки и передвижным роботом для приварки подкреплений

на кильсоны и стрингера длиной до 12000 мм.

В 2013 году была внедрена автоматизированная линия изготовления тавровых балок производства Италии с устройством обратного выгибала для уменьшения деформаций полки и стенки. На предприятии есть роботизированный участок изготовления фланцев (имеет два обрабатывающих центра: фрезерный и токарный). Подача заготовок на станки, передача со станка на станок и съем готовых фланцев на паллету осуществляется роботом.

По программе ПОТР в 2024–2033 годах планируется приобретение роботизированной линии резки профильного металлопроката с минимальной длиной 250 мм и транспортера грузоподъемностью 200 тонн для перевозки готовых секций из сборочно-сварочных цехов на стапель. Кроме того, взамен двух машин плазменной резки, имеющих большой физический износ и сложность с приобретением необходимых комплектующих, т.к. многие уже сняты с производства (эти две машины были внедрены в 2006 и 2008 годах), мы планируем приобрести новые машины плазменной резки с поворотным плазматроном.

Также планируем провести модернизацию участка гидравлических испытаний для ТПЦ, приобрести и ввести в эксплуатацию трубогибочный станок ЧПУ с комплектом технологической оснастки.

— По итогам первого квартала 2023 года у завода, согласно отчетности, выросли убытки. С чем это связано?

— Убыток за первый квартал 2023 года сложился по сегменту «Гражданская продукция», включающему строительство сухогрузных судов проекта RSD59 и краболовов проекта КСП01. На отчетную дату оценка себестоимости данных проектов значительно изменилась в связи с изменениями курсов валют по отношению к рублю, общим удорожанием закупемых материалов, оборудования и комплектующих и увеличением сроков строительства судов из-за нехватки оборудования на фоне введенных в отношении РФ внешнеэкономических санкций.

Тем не менее на этот год предусмотрен рост объемов реализации продукции гражданского судостроения и продукции спецмашиностроения. С учетом заказов, включенных в Производственную программу 2023 года, в структуре которой существенную долю составляют суда проектов RSD59, КСП01, а также пассажирских лайнеров проекта 00840 «Карелия», планируется достижение положительных финансово-экономических показателей по результатам этого года.

БАЛКЕРЫ

ДООСНАСТИТЬ ВЕРФИ

ОСК заканчивает проектирование зерновоза класса Panamax.

Строительство российских зерновозов класса Panamax будет вестись по принципу распределенной верфи. Об этом во время Петербургского международного экономического форума рассказал генеральный директор АО «Объединенная судостроительная корпорация» Алексей Рахманов.

«У нас есть как минимум четыре точки, где мы можем строить. Мы будем в принципе работать по системе распределенной верфи. У нас есть большой док, в котором мы можем собирать такие большие суда, на юге. У нас есть большой док здесь, в Петербурге. Как минимум будет две или три точки. По крайней мере, никаких препятствий для строительства тех зерновозов, которые у нас просит Минсельхоз, а это 40–60

тыс. тонн, у нас нет», — пояснил Алексей Рахманов, уточнив, что для строительства зерновозов могут задействовать верфи в Севастополе.

Сейчас ОСК заканчивает первый проект судна. При этом параллельно идет проектирование, которое инициировал Минсельхоз.

«Складываем два технических решения, определяемся с комплектацией, и технически мы будем готовы в ближайшее время предложить площадку, на которой это можно делать. Но нам нужны еще деньги на вооружение верфей по понятным процентам. Потому что коммерческие кредиты для перевооружения верфей не подходят», — добавил глава ОСК.

Как сообщал ранее «Водный транспорт», Минсельхоз в декабре

2022 года инициировал разработку проектной документации на строительство балкеров. В ведомстве уточняли, что потребность российских экспортеров составляет 61 зерновоз, из которых 27 ед. грузоподъемностью 40 тыс. тонн, 34 ед. — 60 тыс. тонн. При этом руководитель Росморречфлота Захарий Джиоев заявил, что при строительстве судов, предназначенных для перевозки зерна, необходимо освоить в первую очередь класс Panamax (грузоподъемность 50–60 тыс. тонн).

Министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев в мае 2023 года заявлял, что первый по новому российскому проекту балкер для перевозки зерна планируется сдать в конце 2025 года — начале 2026 года.

КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ

СПЕЦИАЛЬНО ДЛЯ КАСПИЯ

ЮЦСС заложил третий и четвертый контейнеровозы проекта 00108.

На производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта состоялась закладка двух сухогрузных судов проекта 00108. Контракт на строительство и поставку четырех судов данной серии подписан с АО «ГТЛК».

По традиции генеральный директор ЮЦСС Анатолий Мишанов и почетные гости прикрепили закладную доску к днищевой секции третьего



Фото с сайта ОСК

контейнеровоза (строительный номер 1083). Право дать старт строительству четвертого судна (строительный номер 1084) предоставили заслуженным судостроителям завода, чей стаж работы на предприятии составляет 30 лет и более.

Суда проекта 00108 предназначены для перевозки до 531 контейнера международного стандарта, в том числе 72 рефрижераторных контейнеров. В грузовых трюмах и на люковых закрытиях предусматривается перевозка генеральных и навалочных грузов.

Проект разработан с учетом особенностей эксплуатации судна в морских районах, но при этом является универсальным решением. Суда могут эксплуатироваться в морских районах R2 в соответствии с классом Российского классификационного общества, а также на внутренних водных путях РФ с учетом ограничений по габаритам и осадке, включая Волго-Балтийский водный путь и Волго-Донской судоходный канал.

Основные технические характеристики: наибольшая длина судна — 141 м, ширина — 16,9 м, высота борта — 6,3 м. Объем грузовых трюмов составляет 12 тыс. куб. м, дедейт в море — 9200 тонн (при осадке 5,3 м), в реке — 5000 тонн (при осадке 3,6 м), скорость — 10 узлов.

КАТАМАРАН

«ФОРТ КРОНШЛОТ» ДЛЯ «НЕВА ТРЕВЕЛ»

Первый катамаран проекта «Котлин» передан судоходной компании «Нева Тревел».

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» передало в лизинг судоходной компании «Нева Тревел» катамаран «Форт Кроншлот» — головное судно серии из 10 пассажирских катамаранов проекта 04580 «Котлин». Серию строит Средне-Невский судостроительный завод.

Головной скоростной пассажирский катамаран «Форт Кроншлот» был спущен на воду 27 апреля 2023 года.

Проект по строительству катамаранов «Котлин» реализуется в рамках развития туристско-рекреационного кластера «Остров фортов». Они будут курсировать на линии центр Санкт-Петербурга — причал Музейно-исторического парка «Остров фортов». Заказчиком выступает ООО «Нева Тревел». По условиям контракта,

сдача первых двух единиц запланирована на навигацию 2023 года, вторая пара будет передана заказчику в навигацию 2024 года, третья — в мае 2025 года. 14 июня 2023 года СНСЗ заложил вторую

пару катамаранов — «Форт Александр Первый» и «Форт Тотлебен», а также первую пару экскурсионно-прогулочных судов проекта 04710 «Соммерс» — «Бастион» и «Равелин».



Фото из Telegram-канала СНСЗ

Характеристики пассажирского катамарана проекта 04580 «Котлин»: длина габаритная — 32 м; ширина наибольшая — 8,7 м; высота надводного борта — 1,4 м; осадка габаритная — 1,32 м; мощность двигателей — 2х882 кВт; мореходность — 4 балла; скорость максимальная — около 57 км/ч; пассажировместимость — до 200 чел.; экипаж — 3 чел.; корпус и надстройка — алюминево-магниево-сплав.

ЗЕМСНАРЯДЫ

ВПЕРВЫЕ — С ПОГРУЖНЫМ НАСОСОМ

На производственной площадке «Лотос» спущен на воду инновационный самоходный земснаряд проекта 93.159.

В Астраханской области на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта состоялась церемония спуска на воду второго в серии из четырех самоходных земснарядов проекта 93.159. Заказчиком серии выступает ГТЛК.

Проект инновационных земснарядов разработан с учетом требований Российского речного регистра. По информации в Telegram-канале ЮЦСС, в настоящее время головной земснаряд проекта 93.159 с роторным рыхлителем «Лотос-1» проходит ходовые испытания и уже в следующем месяце будет передан заказчику.

«Не сомневаюсь, что за успешным спуском на воду сегодняшнего судна последует такая же успешная достройка и сдача второго земснаряда. В цеху на подходе еще два судна из этой серии... Мы заключили контракт с Государственной транспортной лизинговой компаний на строительство еще шести земснарядов российского проекта. Суда будут максимально оснащены отечественным оборудованием. Это, безусловно, дает хороший импульс

к нашему развитию и наращиванию компетенций», — подчеркнул генеральный директор ЮЦСС Анатолий Мишанов.

Земснаряд и его оборудование предназначено для производства дноуглубительных работ. Данные суда удобны для работы с илом, топким грунтом, песком различной зернистости и взвешенности, глиной и гравием. Кроме того, на этом типе земснарядов впервые в России применяется погружной насос с приводом от дизельного двигателя через поворотный редуктор, что, в первую очередь, значительно увеличивает эффективность и безопасность работы технологического оборудования.



Фото с сайта правительства Астраханской области

Основные характеристики проекта 93.159: длина корпуса — 50 м; ширина корпуса — 11,88 м; высота борта — 2,97 м; осадка средняя с полным запасом топлива — 1,3 м; глубина выработки грунта максимальная — 10 м; глубина выработки грунта минимальная — 2 м; производительность земснаряда — 900 куб. м/час.

ИМПОРТОЗАМЕЩАЮЩИЕ АМФИБИИ

Ярославский речной порт может производить более 10 многофункциональных земснарядов-амфибий «Лангуст» в год.

АО «Ярославский речной порт» начало производство новой импортозамещающей продукции — многофункциональных земснарядов-амфибий «Лангуст». Они предназначены для добычи полезных ископаемых, восстановления обмелевших русел судоходных рек, создания рельефа берегов, строительных работ на береговых линиях. Также технику можно использовать для очистки водоемов и предотвращения экологических бедствий.

Судно оснащают землесосом, ковшем, граблями. По воде техника передвигается с помощью винторулевой колонки, по суше — при помощи экскаваторного механизма и наклонных свай. 95% оборудования, используемого для производства, — отечественное.

«Это наша разработка, в настоящее время суда такого класса больше никто не производит в России», — рассказал заместитель генерального директора АО «Ярославский речной порт» Петр Лебедев. — Из-за санкций прекратились поставки в нашу страну подобных изделий европейского производства. Мы

проанализировали ситуацию и поняли, что можем организовать в Ярославле производство аналогов из российских комплектующих: двигателей, насосов, гидроцилиндров и другого. Это импортозамещающий проект».

Ярославское предприятие имеет возможность производить земснаряды-амфибии в количестве свыше 10 штук в год. Первый ярославский земснаряд в декабре прошлого года поставлен для АО «Сибирская генерирующая компания». Он задействован на очистке золоотвала Новосибирской ТЭЦ-3. В настоящее время в Ярославле строятся еще два земснаряда-амфибии для крупной российской компании.

В планах компании — строительство новой производственной площадки для выпуска земснарядов-амфибий. Также в настоящее время предприятие получает в Минпромторге сертификат, подтверждающий российское происхождение продукции. Его получение позволит производителю участвовать в госзакупках данного вида техники.

ИНФРАСТРУКТУРА



Фото с сайта правительства Ленинградской области

НА ПУТИ «ИЗ ВАРЯГ В ГРЕКИ»

В рамках реконструкции Волховского шлюза началось восстановление поворотного моста.

В Ленинградской области в рамках реконструкции Волховского шлюза приступили к восстановлению поворотного моста, который расположен на части исторического пути «из варяг в греки». «Реконструкция Волховского шлюза проводится по федеральному проекту «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта». Предусмотрена замена поворотного моста, который связывает Волховскую ГЭС и береговую часть реки Волхов, а также ремонт причальной верхних и нижних подводных каналов. Работы увеличат объем перевозки грузов и пассажиров внутренним водным транспортом, повысят уровень безопасности гидротехнических сооружений», — прокомментиро-

вал председатель областного Комитета по транспорту Михаил Присяжнюк.

На Волховском шлюзе уже завершены работы по бурению и установке грунтовых анкеров. Заканчивается демонтаж железобетонных конструкций береговой причальной линии. Реконструкцию Волховского шлюза планируется завершить в конце 2024 года.

Стоимость реконструкции шлюза оценивается в 2,7 млрд рублей.

Волховский шлюз расположен в городе Волхов Ленинградской области. Введен в эксплуатацию в 1926 году. Класс СГТС — III. Шлюз предназначен для пропуска судов и составов, поддержания подпорного уровня воды. Протяженность напорного фронта Волховского шлюза составляет 198,15 м.

ПОСТ СДАН — ПОСТ ПРИНЯТ!

На Волго-Балте введен в эксплуатацию четвертый автоматизированный уровнемерный пост.

Специалисты службы картографии и инноваций ФБУ «Администрация «Волго-Балт» установили очередной автоматизированный уровнемерный пост на Перевозной набережной в Невском районе Санкт-Петербурга. Он стал четвертым по счету автоматизированным постом, работающим на водных путях бассейна: другие уже функционируют на Кузьминском железнодорожном мосту через Неву и острове Валаам.

Уровнемерные посты входят в число опытных образцов автоматизированной системы, созданной Минтранс России в рамках ОКР «е-Море», которая включена в ФЦП «ГЛОНАСС» и предназначена для практической интеграции технологий электронной навигации в отечественном судоходстве.

Данные, поступающие от уровнемерных постов на сервер учреждения, позволяют в режиме реального времени следить за изменением уровня воды в Неве и Ладожском озере.

В ближайшее время планируется осуществить монтаж новых автоматизированных постов на 140,8 км реки Волхов и на водных путях регионального значения в границах Санкт-Петербурга.

После запуска в эксплуатацию всех планируемых уровнемерных постов, специалисты Администрации «Волго-Балт» смогут не только отслеживать, но и осуществлять краткосрочное прогнозирование изменения уровня воды на ближайшие периоды.



Фото с сайта Росморречфлота

СКОРОСТНОЙ ФЛОТ

НЕ ПОДНИМАЯ ВОЛНУ

Петербург договорился с НПП «Радар ммс» о поставке судов «Метеор 120Р».

Санкт-Петербург обновит скоростной пассажирский флот. Соответствующее соглашение о сотрудничестве подписали Комитет по транспорту и АО «Научно-производственное предприятие «Радар ммс». Стороны договорились о совместной работе, направленной на развитие водного транспорта в Петербурге и обновление судов на подводных крыльях.

Подписи под документом в рамках Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2023) поставили глава транспортного ведомства Валентин Енокаев и генеральный директор — генеральный конструктор АО «НПП «Радар ммс» Георгий Анцев.

«Сейчас активной проработки требует вопрос развития в Петербурге флота скоростных судов «Метеоры», которые сейчас эксплуатируются на водных маршрутах нашего города, достаточно возрастные. Средний возраст — более 30 лет. Нужно обновлять подвижной состав», — отметил Валентин Енокаев.

Целью сотрудничества станет строительство и дальнейшая поставка в Санкт-Петербург скоростных судов на подводных крыльях «Метеор 120Р» нового поколения и организация на них пассажирских перевозок. На первом этапе запланирована поставка пяти новых теплоходов в Северную столицу.

Новый «Метеор 120Р» рассчитан на 120 пассажиров, скорость

его хода — 75 км/ч, а дальность — 700 км. Одно из главных отличий — интегрированная мостиковая система управления судном с элементами искусственного интеллекта. Также была усовершенствована крыльевая схема судна, за счет чего скоростные характеристики повысились, а расход топлива снизился.

Главное преимущество этой схемы в том, что теплоход не создает высокой волны при ходе на крыле и не наносит ущерба береговой линии, что немаловажно для гранитных набережных Петербурга.

Сегодня в Петербурге функционирует 4 водных маршрута, по которым курсируют 19 «Метеоров». В числе направлений: Петергоф, Кронштадт, Стрельна, Шлиссельбург (крепость Орешек).

МАРШРУТЫ

НА ВСТРЕЧУ С «АВРОРОЙ»

В Санкт-Петербурге открыли новый водный маршрут между Васильевским островом и крейсером «Аврора».

Группа компаний «Астра Марин» открыла в Санкт-Петербурге новый водный маршрут на двухпалубных теплоходах между Васильевским островом и крейсером «Аврора». Такой проект впервые реализуется в акватории Невы.

На маршруте работают теплоходы-рестораны «Москва» и «Ряпушка». Каждый из них рассчитан на более чем 70 пассажиров. Ежедневно теплоходы совершают шесть отправок от причала «Кунсткамера» на Университетской набережной. Продолжительность поездки составляет 20 минут.

Линия до «Авроры» является составной частью водных маршрутов Нор-он Нор-офф: «Нева и Фин-

ский залив» на теплоходе «Москва» и «Тайны Северных островов» на теплоходе «Ряпушка».

«Новая паромная переправа главным образом востребована гостями Петербурга, которые хотят быстро добраться от одной туристической локации до другой. По сравнению с наземным общественным транспортом водный маршрут в два раза быстрее, а по цене сопоставим со стоимостью такси, где есть высокий риск оказаться в «пробке». Линия стала ответом на многочисленные вопросы со стороны наших пассажиров о возможностях добраться по воде до «Авроры». Особенно часто их задают те, кто пользуется переправой между Петропавловской

крепостью и Адмиралтейской набережной, и хочет опробовать другие водные маршруты на Неве», — рассказывает генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов.

Остановка у «Авроры» также доступна для пассажиров еще двух линий Нор-он Нор-офф, соединяющих крейсер с Адмиралтейским и Центральным районами Петербурга. Это музейный маршрут «Виват, Петербург» на тримаранах с остановками у Военно-морского музея, Новой Голландии и Спасана-Крови, а также классический City Sightseeing NEVA, на котором можно добраться до Петропавловской крепости, Медного всадника и Новой Голландии.

РОМАНТИКА РАЗВОДНЫХ МОСТОВ

В Петербурге растет популярность ночных водных экскурсий.

Число пассажиров на ночных водных экскурсиях под разводными мостами за первые два месяца навигационного сезона в Санкт-Петербурге увеличилось на 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

«Астра Марин» в среднем организует около 10 ночных отправок в день.

В нынешнем навигационном сезоне наиболее популярными экскурсиями по водному ночному Петербургу стали круизы на двухпалубных теплоходах-ресторанах: «Джаз под разводными мостами» и «Истории разводных мостов» с самым длинным маршрутом от Благовещенского до Большеохтинского моста.

Также высокий интерес жителей и гостей Петербурга отмечается к ночному рейсу от Дворцового моста до Смольного собора на пароходу с концертной площадкой



Фото пресс-службы ГК «Астра Марин»

«Сити Блюз». Набирает популярность и новинка сезона — экскурсия «Романтика разводных мостов» с живой музыкой, где перед выходом в Неву теплоход проходит по городским рекам и каналам.

«На волне высокого интереса к ночным экскурсиям мы в этом году расширили предложение для

жителей и гостей Петербурга... У нас появился новый маршрут, где пассажиры сперва получают впечатление от ночных набережных рек и каналов в историческом центре, а затем с выходом в Неву и от главных разводных мостов», — говорит генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов.

ПРЕМЬЕРА

НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

В Москве заработал новый вид городского транспорта — речные электросуда.



Стоп-кадр видео из Telegram-канала Кремля

Президент России Владимир Путин в режиме видеоконференции принял участие в открытии первого регулярного круглогодичного маршрута речного электротранспорта в Москве. Запуск нового вида городского транспорта — речных электросудов — состоялся в ходе посещения Владимиром Путиным Северного речного вокзала.

По маршруту будут ходить восемь электросудов, названных в честь столичных рек: «Синичка», «Сетунь», «Пресня», «Филька», «Сходня», «Раменка», «Яуза» и «Неглинка». Президент поднялся на борт одного из них — «Сходни», ознакомился с оснащением пассажирского салона.

Мэр Москвы Сергей Собянин доложил президенту о работе по экологической реабилитации ак-

ватории Москвы-реки, программе комплексного благоустройства столичных набережных и пляжных зон, а также реставрации Северного речного вокзала и масштабной реконструкции Южного речного вокзала.

Движение запустили между причалами «Киевский» и «Сердце столицы». Провозная способность составит 15–16 тыс. пассажиров в сутки. Пока работают 6 прича-

лов-остановок. Остальные остановки начнут действовать по мере готовности инфраструктуры. По словам руководителя столичного департамента Максима Ликсутова, речные электросуда будут работать как альтернативный вид городского транспорта — по понятному расписанию с небольшими интервалами.

Как сообщил «Водный транспорт», между мэрией Москвы и ОАО «Пассажирский порт» заключен контракт сроком на 15 лет на обслуживание речных перевозок в столице. Договор предусматривает строительство 21 судна, 23 причалов нового типа, шести зарядных станций, двух пунктов отстоя флота. Суды строятся на верфи «Эмперииум» (Emperium, входит в Sitronics Group) под Санкт-Петербургом.

Электросуда около 22 м в длину вмещают до 50 пассажиров, включая места для маломобильных граждан. Провозная способность каждого из двух маршрутов составит 15–16 тыс. пассажиров в сутки. Их запуск позволит улучшить транспортное обслуживание и предоставить альтернативные варианты поездок порядка 1,5 млн человек, проживающих в 18 районах Москвы.

ВОКЗАЛЫ

КРУИЗЫ СТАЛИ ПОПУЛЯРНЕЕ

Северный и Южный речные вокзалы Москвы с начала навигации приняли и отравили более 700 теплоходов.

В Москве подведены итоги первых двух месяцев речной навигации. Причалы Северного и Южного речных вокзалов приняли и отравили уже более 700 теплоходов, это в 1,5 раза больше, чем за тот же период 2022 года, рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

«С обновлением наших речных вокзалов в Москве снова стали популярны круизы на теплоходах. В этом сезоне суда идут в 30 городов и туристических центров страны. Среди них Санкт-Петербург, Нижний Новгород, Ярославль, Плес, Казань и другие. За два месяца на причалы Северного и Южного речных вокзалов прибыло и отправилось в путешествие свыше 100 тыс. пассажиров. Мы продолжаем развивать речной транспорт и повышать комфорт пассажиров, как поручил мэр Москвы Сергей Собянин», — отметил Максим Ликсутов.

Как ранее говорил Максим Ликсутов, в этом сезоне причалы Северного и обновленного Южного речного вокзала примут и отправят больше 2 тыс. теплоходов.



Фото из Telegram-канала Дептранса Москвы

АКВАТОРИЯ

ПРЕИМУЩЕСТВЕННО ПАССАЖИРСКИЙ

Больше 110 судов в среднем за сутки передвигается в акватории Москвы-реки.

В акватории Москвы-реки работают 70 судовладельцев, заключивших договоры на 208 судов, заявил руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Максим Ликсутов.

Максим Ликсутов отметил, что в акватории Москвы-реки передвигается больше 110 судов в день, из них примерно 77% составляет пассажирский флот.

«По поручению мэра Москвы Сергея Собянина мы продолжаем повышать комфорт и безопасность речного транспорта. 24/7 за порядком на воде следят операторы Речного ситуационного центра с помощью 300 камер, организованы причалы с понятным зонированием, в приложении «Московский транспорт» можно купить билеты на речные прогулки, посмотреть расписание, а также увидеть движение судов в реальном времени», — отметил глава Дептранса Москвы.



Фото с сайта правительства Москвы



Фото с сайта правительства Москвы

БУДЕТ ИНФРАСТРУКТУРА — ПОЙДУТ СУДА

Необходимо разработать экологические требования к судам на Москве-реке — Сергей Собянин.

В Москве появится верфь для производства трех видов судов. Об этом во время совещания у Владимира Путина рассказал мэр столицы Сергей Собянин.

«Мы с производителями судов отработали инвестиционный проект, по которому приступаем к строительству верфи для производства трех видов судов. Москва будет оказывать содействие в предоставлении земельного участка,

налоговых льгот для того, чтобы этот проект состоялся. Конечно, нужна еще и федеральная поддержка, долгосрочные заказы под такие проекты. Уверен, что новые суда, современные суда, в том числе электрические, конечно, будут востребованы и в стране, и в Москве», — рассказал Сергей Собянин.

Он также заявил, что необходимо разработать экологические требования к судам, которые передвигаются по Москве-реке.

«Во всех городах страны, в Москве определены Правительством России или региональными властями экологические требования для транспорта, который курсирует по улицам городов, а на Москве-реке можно двигаться на любом судне любого класса. Все наши усилия по очистке Москвы-реки сводятся на нет, если идет какое-нибудь доисторическое суденышко, из него бог знает что вытекает. Понятно, что эти тре-

бования должны предъявляться аккуратно, постепенно, но, на наш взгляд, все-таки такие требования должны быть, потому что это все происходит в акватории города», — уточнил глава города.

Кроме того, по мнению Сергея Собянина, необходимо ввести как стандарт, для начала хотя бы на Москве-реке, строительство электроразрядной инфраструктуры. Такой шаг помог бы в развитии электрических судов.

МОРСКОЙ СОВЕТ

ПО ДОНУ НА ПОДВОДНЫХ КРЫЛЬЯХ

Возрождение пассажирских перевозок водным транспортом, обеспечение безопасности судоходства на Дону, восстановление грузооборота в морских портах Азов и Ростов-на-Дону — все это обсудили участники заседания Морского совета при правительстве Ростовской области.

КОПАТЬ ГЛУБЖЕ

В навигацию 2023 года дноуглубление в Азово-Донском бассейне внутренних водных путей запланировано в объеме 797,3 тыс. куб. м (в 2022 году — 806,6 тыс. куб. м), будет разработано 27 лимитирующих перекатов. В основном данные участки расположены на отрезке от Кочетовского гидроузла до Манычского переката.

«Дноуглубление в бассейне началось 15 марта 2023 года и проводилось до 31 марта включительно. С 1 апреля работы были прекращены в связи с нерестовым периодом. С 1 июня администрация вновь приступила к дноуглублению. Помимо дноуглубления в целях обеспечения безопасности судоходства и обеспечения максимальных габаритов водного пути выполнено 140 русловых съездов. На весь период 2023 года план составляет 350 съездов», — рассказал руководитель ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергей Гайдаев.

По его словам, навигация 2023 года будет полноводной, Цимлянское водохранилище набрано «до очень хороших отметок — 35,77 БС». При этом расходы соответствуют судоходным попускам — 410 куб. м/сек, что позволит всю навигацию работать с гарантированными габаритами судовых ходов. Перед началом навигации была выставлена судоходная обстановка, весь водный путь на реке Дон был полностью протравлен, а все ГТС подготовлены к работе.

На Азово-Донском морском канале в 2023 году дноуглубление запланировано в объеме 350 тыс. куб. м. Работы будут выполняться в период с июля по ноябрь.

«В 2022 году ремонтные дноуглубительные работы на канале проводились собственными силами Росморпорта с июля по декабрь, а общий объем составил 192 тыс. куб. м грунта. При этом с 2021 года навигационная глубина на Азово-Донском морском канале составляет 4,1 м», — уточнил начальник Азовского управления Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» Михаил Ожередов.

В 2023 году дноуглубление будет проходить с июля по ноябрь, а к работам планируется привлечь флот ФБУ «Администрация «Вол-

го-Дон» — на объем 150 тыс. куб. м. Данные работы будут выполнены земкаранавом на базе многочерпакового земснаряда «Донской 405».

«На Донском перекате реки Дон обеспечена навигационная глубина 4 м. В 2022 году проведение дноуглубления не потребовалось. Весенние промеры 2023 года также показали отсутствие необходимости дноуглубительных работ», — добавил Михаил Ожередов.

В состав дноуглубительного флота Азовского управления входит 11 судов: два многочерпаковых земснаряда, шесть самоходных саморазгружающихся шаланд, две мотозавозни.

Кроме того, на этот год запланировано завершение разработки документации на выполнение дноуглубительных работ на судоходном участке реки Дон от 3121 км до 3169 км. На основании этих разрешительных документов управление будет обеспечивать навигационные габариты на этом участке вплоть до 2033 года. Навигационная глубина составит 4 м.

Для обеспечения безопасности судоходства в портах Азов и Ростов-на-Дону на 94 км выставлено 220 средств навигационного оборудования. С 2022 года все летние СНО оснащены автономными светооптическими аппаратами, работающими на солнечной энергии, которая позволит уйти от необходимости устанавливать источники питания.

ГРУЗОБОРОТ ПОШЕЛ ВВЕРХ

В морских портах Ростов-на-Дону и Азов начал восстанавливаться грузооборот, оба порта показывают хорошую динамику, которая превышает показатели 2021 и 2022 годов.

Азово-Донской морской канал — канал, обеспечивающий проход судов в порты дельты Дона — Азов и Ростов-на-Дону. Общая протяженность канала — 39,3 км, из них 14 км — речная часть и 25,3 км — морская. Навигационная ширина канала — 70 м, навигационная глубина — 4,1 м. В зимнее время канал работает в одностороннем режиме.

«Ограничение судоходства в связи с началом СВО, беспрецедентное санкционное давление не могли не сказаться на работе морских портов. Грузооборот порта Азов в 2022 году снизился на 6,2% и составил почти 8 млн тонн, грузооборот порта Ростов-на-Дону снизился на 3,5% — более 15 млн тонн. При этом интенсивность судоходства продолжала оставаться высокой», — напомнил Михаил Ожередов.

По итогам пяти месяцев 2023 года, в морском порту Ростов-на-Дону перевалено 7,1 млн тонн (+43,8% к аналогичному периоду 2022 года), а в порту Азов — 4 млн тонн (+69,9%).

Кроме того, во время заседания Морского совета были подведены итоги зимней навигации. Напомним, период ледокольных про-

водок в морском порту Ростов-на-Дону начался 6 декабря 2022 года, а в Таганроге и Азове — 7 декабря, а завершился одновременно — 10 марта 2023 года. Таким образом, длительность периода составила в портах Азов и Таганрог 93 суток, а в порту Ростов-на-Дону — 94.

Всего за время зимней навигации 2022–2023 годов количество проведенных судов в морские порты Ростов-на-Дону, Азов и Таганрог составило 3329 ед. Суммарный грузооборот по этим портам в данный период оказался на уровне 7 млн тонн.

«Ледовые условия прошедшей зимы можно охарактеризовать как умеренные. Наибольшего развития ледовый покров достигал в конце января, когда кромка льда находилась в районе косы Долгой и максимальная толщина льда достигала 15 см. Максимальная длина маршрута ледокольных проводок составила 102 мили до порта Ростов-на-Дону», — рассказал руководитель администрации морских портов Азовского моря Сергей Сафоничев.

В Азовском море для проводок были задействованы четыре ледокола — «Капитан Мошкин», «Капитан Демидов», «Капитан Чудинов» и «Капитан Крутов», а также вспомогательное судно арктического класса «Георгий Седов» и портовые буксиры. В эту навигацию не эксплуатировались портовые ледоколы «Кама» и «Капитан Харчиков», так как они были списаны и утилизированы. Ранее эти суда обеспечивали швартовки в морских портах. По словам Сергея Сафоничева, на данный момент полноценной замены таким малым ледоколам нет, а в связи с присоединением новых территорий и для

обеспечения стабильной работы необходимо обновление флота и увеличение количества работающих ледоколов в бассейне.

ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ
ДЛЯ РЕГИОНА

Отдельно во время заседания обсудили восстановление пассажирских перевозок на Дону. В первую очередь речь шла о возможности городов Ростовской области принимать круизные суда. Так, в Таганроге для этих целей был установлен плавучий причал. 2 июля 2023 года к нему пришвартовалось первое судно — теплоход «Константин Федин».

Как рассказал Михаил Ожередов, предприятие заранее подготовило подходы к причалу и провело дноуглубление в объеме 70 тыс. куб. м.



Фото Кристины Ткачевой

Длина причала составила 96 м, ширина — 16 м. Причал может принимать пассажирские суда длиной до 141 м. Ожидается, что ввод нового объекта окажет положительное влияние на туристическую привлекательность города Таганрог.

В 2024 году в регионе должны начаться пассажирские перевозки на скоростных судах на подводных крыльях. В апреле этого года правительство Ростовской области приняло решение о создании судоходной компании — АО «СПК «Дон». Для нее закупят два судна «Валдай 45Р», которые должны прибыть до конца октября 2023 года.

«От Ростов-на-Дону до станции Романовской изучены все возможные причальные сооружения, существующие гидротехнические сооружения, причалы муниципальных образований и локации возможных туристических мест. На сегодняшний день могу сказать, что по четырем позициям мы уже готовы заключать договоры аренды судозахода», — рассказал генеральный директор АО СПК «Дон» Герман Лопаткин.

По его словам, в Ростове-на-Дону основной точкой для причаливания судов, идущих как вверх по Дону, так и вниз, станет причал № 27.

«Комета», — пояснил генеральный директор СПК «Дон».

После того как скоростные суда будут опробованы на Дону, власти региона рассчитывают приступить к восстановлению пассажирских перевозок и на реке Северский Донец, скорее всего это будут туристические прогулки, а не регулярное сообщение.

По словам руководителя ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация» Сергея Гайдаева, река Северский Донец протяженностью 208 км имеет две категории водного пути. Так, от канала Усть-Донецкого порта отрезок протяженностью 56 км имеет 2-ю категорию: здесь выставляется светоотражающая навигационная обстановка, имеются гарантированные габариты судовых ходов, а движение флота может осуществляться круглосуточно. Участок реки от Нижнекалининского переката до хутора Красный (135 км) — 7-я категория без габаритов судовых ходов и без навигационной обстановки.

«К данному вопросу стоит переходить, когда судоходная компания «Дон», которая должна получить теплоходы «Валдай», запустит маршруты по Дону. И на этом опыте уже можно будет говорить о запуске маршрутов по Северскому Донцу. Вместе с тем можно использовать и опыт Москвы, где уже работают речные трамвайчики и оборудованы причальные сооружения для подзарядки судов», — считает руководитель администрации Азово-Донского бассейна.



Фото Кристины Ткачевой



Фото Кристины Ткачевой

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

С АНГЕЛОМ НА КРЫШЕ

В Ярославской области новый причал начнет принимать теплоходы в августе.



Фото с сайта правительства Ярославской области

В речном порту Ярославля завершаются работы по внутренней отделке причала, который будет установлен на Волге у Свято-Введенского Толгского монастыря. Дебаркадер уже спущен на воду и готовится к буксировке.

«Губернатор поставил задачу изготовить причальный комплекс с важным условием: причал должен соответствовать архитектурному ансамблю монастыря и гармонично смотреться со стороны Волги. Внешний вид причала повторяет фасады обители, а на

шпиле крыши установлена фигурка ангела — такая же, как на стенах монастыря», — сообщил заместитель губернатора Василий Горбунов.

Контракт на изготовление причала был заключен с АО «Ярославский речной порт». Стоимость работ составила 28 млн рублей. В цехах порта сварена цельнометаллическая конструкция, которая, по ожиданиям, прослужит более 50 лет. На дебаркадере будет выполнена художественная подсветка, а также установлены камеры видеонаблюдения для обе-

спечения безопасности и защиты от вандалов.

В настоящее время ведется подготовка к конкурсу на изготовление мостков для перехода с теплоходов на причал. Одновременно оформляются регистрационные документы для предъявления в Российское классификационное общество и постановки причала на учет в специальный реестр плавучих объектов. Окончание всех работ планируется в августе. На период ледостава во избежание повреждения конструкции комплекс будет перевозиться на место зимовки до следующей навигации.

Сейчас ведется подготовка к реализации проекта по созданию понтонных причалов для грузопассажирской переправы на территории и других муниципальных образований. В 2023–2024 годах по инициативе губернатора Михаила Евраева универсальные понтонные причалы для приема теплоходов, круизных типа «Москва», марин для малого флота (до 20 метров) появятся на левом берегу Тутаева, в Угличе, поселке Красный Профинтерн, Пошехонье и Брейтове.

ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта правительства Ивановской области

ВСТРЕЧАЛИ С ОРКЕСТРОМ

В Юрьевце в навигацию-2023 ожидается 27 судозаходов круизных судов.

Впервые после тринадцатилетнего перерыва в Юрьевце, древнейший малый город Ивановской области, зашел туристический теплоход — четырехпалубный «Мстислав Ростропович».

Гостей и экипаж теплохода приветствовал губернатор Станислав Воскресенский. «Спустя много лет в Юрьевец возвращаются теплоходы. В этом году 27 заходов: мы только начинаем. Я очень надеюсь, что первые туристы, которые сегодня прибыли, по-настоящему полюбят Юрьевец, расскажут об этом близким, друзьям», — отметил глава региона.

Благодаря открытию круизной навигации Юрьевец посетят свыше 5 тыс. туристов, путешествующих по Волге в этом сезоне.

Теплоходы не заходили в город с 2010 года. По словам губернатора, для того, чтобы здесь снова начали останавливаться туристические суда, в Юрьевце провели комплексную работу вместе с местными жителями и властями. «Несколько вещей было сделано: реконструкция дамбы, преобразование набережной, ремонт дорог. Подведение

газа тоже, на самом деле, элемент преображения Юрьевца. Цель — не сам заход теплохода, а развитие нашего малого города, ведь теплоходы — это не только внимание, но и возможности для нашего малого бизнеса, возможность рассказать о городе и привлечь инвестиции».

Теплоход «Мстислав Ростропович» пришвартовался на пристани у автостанции, которую к его прибытию обустроили — спустя 35 лет после расформирования Юрьевецкого речного порта. Пассажиры встречали с духовым оркестром и по русской традиции — караваем.

«Экипаж и гости теплохода «Мстислав Ростропович» очень рады открыть круизную навигацию в городе Юрьевец. Спасибо, что так тепло нас встретили», — поблагодарил жителей Юрьевца капитан теплохода Дмитрий Калязин.

В советское время в Юрьевце создан значительный портово-пристанский водотранспортный узел. К нему относились также пристани в Пучеже, Сокольском,

остановочные пункты на Унге и Немде, судоремонтные мастерские, которые после затопления Новой Слободки на левом берегу Волги перенесены в Елнатский затон. В 1957 году для пристани «Юрьевец» сделан искусственный залив в нижнем конце города в связи с образованием Горьковского водохранилища. Позднее построены пакгаузы, металлический причал, новое здание речного вокзала с административным корпусом. К пристани «Юрьевец» был приписан не один десяток судов разных типов.

Юрьевецкий речной порт был образован в 1973 году. На пассажирских перевозках работали теплоходы «Павел Старостин», «Москвич Озерный». Маршрут по Унге освоили суда на подводных крыльях типа «ВосходЪ» и «Метеор». На волжской переправе по маршруту Юрьевец — Селянцево — Завражье работал самоходный паром.

Теплоходы туристических компаний «Мостурфлот» и «Инфлоттур» заходили в Юрьевец до 2010 года.

САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото предоставлено ФКУ «Ространсmodernизация»

ПО ЭТАПАМ РЕКОНСТРУКЦИИ

На двух шлюзах Самарского гидроузла установлены двухстворчатые ворота весом 586 тонн.

В Волжском бассейне продолжается реконструкция гидротехнических сооружений Самарского гидроузла. В рамках первого этапа работ на гидроузлах № 21 и 24 установлены ворота высотой более 19 м и весом 586 тонн. Общая строительная готовность первого этапа реконструкции составляет 80%.

В рамках второго этапа будет проведен демонтаж и установка

двухстворчатых ворот на шлюзах № 22 и 23.

Проект реконструкции гидротехнических сооружений Самарского гидроузла предусматривает полную замену металлоконструкций створок, закладных деталей, а также опорно-ходовых частей ворот. Работы ведутся в рамках реализации федерального проекта «Развитие морского и внутреннего водного транспорта».

ТАТАРСТАН

САМЫЙ-САМЫЙ НА КАМЕ

В Татарстане в 2023 году планируется полностью закончить работы по реконструкции Нижнекамского шлюза.

Завершена реконструкция левой нитки Нижнекамского шлюза. Заключение о соответствии объекта требованиям проектной документации выдано Приволжским управлением Ростехнадзора. На объекте проведена реконструкция гидроприводов и опорно-ходовых частей рабочих опускных ворот и аварийно-ремонтных ворот, наружного освещения, кабельных каналов подводных переходов камер шлюза.

Чтобы обеспечить безопасность судов с момента захода в камеру шлюза и до выхода из нее, специалисты создали автоматизированную систему судопропуска. Кроме того, установлена автономная система электроснабжения, которая обеспечивает безопасную работу шлюза, в том числе при отсутствии электроэнергии.

В июле строители приступят к реконструкции правой нитки. Полностью закончить работы по обновлению Нижнекамского шлюза планируется в 2023 году.

Нижнекамский судоходный двухниточный однокамерный шлюз входит в состав сооружений Нижнекамского гидроузла, который расположен на реке Кама в Набережных Челнах. Это самый загруженный шлюз Камского бассейна. Он был введен в постоянную эксплуатацию в декабре 1986 года и используется для бесперебойного пропуска судов, составов, плотов, пропуска паводковых вод и поддержания подпорного уровня воды.

В 2022 году через Нижнекамский шлюз прошло около 8,5 тыс. судов.

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

БУИ ДЛЯ УДАЛЕННОГО МОНИТОРИНГА

В Камском бассейне для организации безопасного судоходства используются 50 «цифровых» буйев.

Плавучие навигационные знаки ФБУ «Администрация «Камводпуть» оснащены цифровыми носителями, за счет которых они смогут передавать информацию о местоположении, корректном включении и отключении светового сигнала, аварийных или чрезвычайных ситуациях. Всего в Пермском крае контроль и безопасность на территории 1921 км водных путей федерального и местного значения обеспечивают буйи, оснащенные цифровыми носителями. Система удаленного мониторинга

позволяет получить данные о ситуации на участках повышенного внимания и в труднодоступных местах, например, при затоплении оборудования или выведении из строя при получении удара.

По словам производителя капитальных, выправительных и путевых работ Верхне-Камского района водных путей и судоходства Максима Воронцова, для организации безопасного судоходства на внутренних водных путях Камского бассейна используются 50 «цифровых» навигационных знаков.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ



Фото предоставлено ООО «Норникель-ЕРП»

УСПЕЛИ В ПАВОДОК

В завершившуюся на Нижней Тунгуске навигацию суда ЕРП доставили 23,4 тыс. тонн грузов.

Енисейское речное пароходство 25 июня завершило работу по доставке грузов в рамках северного завоза жителям поселков, расположенных на берегах реки Нижняя Тунгуска. Общий объем перевозок по реке в навигацию 2023 года составил 23,4 тыс. тонн. Самым дальним пунктом назначения стал поселок Тура — административный центр Эвенкийского муниципального района, находящийся в 867 км от устья.

Караван судов зашел на приток сразу после выхода основного льда, 1 июня, и за период менее четырех недель доставил потребителям 11734 тонны светлых нефтепродуктов, 8950 тонн нефти, 2000 тонн угля и 750 тонн грузов различного назначения.

В экспедиционном завозе участвовало 28 единиц флота: 10 буксиров; три сухогруза; шесть танкеров, в том числе три крупных, грузоподъемностью 2 тыс. тонн

(типа «Ленанефть»); восемь нефтеналивных и одна сухогрузная баржа. Выгрузку на необорудованных причалах осуществляли сухогрузные теплоходы «Краснодар» и «Федор Наянов», оснащенные судовыми подъемными кранами грузоподъемностью 5 тонн.

«Двое суток караван судов ожидал на устье, пока из притока выйдет лед, затем слишком высокие уровни воды в реке препятствовали движению флота. Пришлось в течение недели стоять под Большим порогом, пока не стабилизировалась гидрологическая обстановка. Но в итоге благодаря наличию мощного танкерного и буксирного флота и высокому профессионализму экипажей все грузы были доставлены в пункты назначения в полном объеме», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.

Нижняя Тунгуска относится к числу рек, трудных для судо-

ходства, навигация на которых осуществляется в период весеннего паводка. Именно во время весеннего половодья жители отдаленных северных поселков, а это в основном представители коренных малочисленных народностей и старожилы, могут получить всё необходимое для жизни в суровой тайге. Обеспечить их ресурсами на предстоящую зиму возможно только при помощи речного транспорта.

Судоходство по реке Нижняя Тунгуска сопряжено с трудностями для прохождения большегрузными судами вследствие значительного количества порогов и сложных участков. Подъем судов в Большом пороге, транспортировка нефти и выход флота с притока осуществлялись под руководством опытных капитанов-наставников.

Напомним, в навигацию 2022 года ЕРП доставило на Нижнюю Тунгуску 18 тыс. тонн.

РЕЙСОВ БУДЕТ БОЛЬШЕ

На Таймыре на субсидирование пассажирских перевозок водным транспортом в бюджете предусмотрено 55 млн рублей.

В летнюю навигацию 2023 года на Таймыре на внутренних водных маршрутах будет выполнено 175 рейсов. Осуществлять речные пассажирские перевозки будут теплоходы «Хансута Яптунэ», «С. Гуменюк», «СП-4», «Таймыр», а также пассажирский мелкосидящий водометный катер «Логата».

По маршруту Дудинка — Усть-Порт — Караул — Носок начали работу суда «Хансута Яптунэ» и «СП-4». В этом году им предстоит выполнить 60 рейсов в направлении Дудинка — Усть-Порт — Караул — Носок — Байкаловск — Воронцово.

«В этом году мы увеличили количество рейсов с 53 до 60. Стоимость билетов на реке Енисей поменялась в сторону увеличения на 10%, то есть если на Усть-Порт билет стоил в прошлом году 2079 рублей, то в этом году — 2350 рублей. На субсидирование пассажирских перевозок в районном бюджете предусмотрены денежные сред-

ства в размере порядка 55 млн рублей», — пояснил начальник управления транспорта, информатизации и связи администрации муниципального района Евгений Борец.

В границах единственного населенного пункта между островной и материковой частями городского поселка Диксон будет курсировать теплоход «Станислав Гуменюк», он выполнит 115 рейсов.

Кроме того, в сельском поселении Хатанга будут ходить два

судна: теплоход «Таймыр» и катер «Логата» на 30 посадочных мест. Они выполняют 29 рейсов: 17 — в северном направлении и 12 — в южном. Рейсы будут осуществляться Хатангским морским торговым портом. На направлении Красноярск — Дудинка — Красноярск все лето будут курсировать два судна: «Валерий Чкалов» и «Александр Матросов», каждый пассажироместимостью 250 человек. Они выполнят по 20 рейсов за летний сезон.



Фото с сайта Таймырского Долгано-Ненецкого района

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

МИЛЛИОН С ЧЕТВЕРТЬЮ

Объем транзитного дноуглубления в Обь-Иртышском бассейне на 5% превысил плановые показатели.

Дноуглубительные суда ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» с начала навигации 2023 года подняли 1 млн. 250 тыс. куб. м грунта. Большая часть этого объема — 912 тыс. куб. м — выполнена на транзитных дноуглубительных работах. Специалисты отметили, что в настоящий момент объемы транзитного дноуглубления на 5% превышают плановые показатели.

В настоящее время на дноуглубительных транзитных работах задействованы восемь судов: «Обский-720», «Иртышский-727», «Обский-307», «Обская-103»,

«Аган», «Николай Асанов», «Иртышский-1020», «Казым».

Экипажи 90 обстановочных бригад в постоянном круглосуточном режиме мониторят действие средств навигационного оборудования. Сейчас навигационные знаки выставлены и действуют на 11 тыс. 056,6 километрах бассейна.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, общий объем транзитных дноуглубительных работ в навигационном периоде 2022 года превысил 1 млн куб. м, что составляет 108% от плана. На 2023 год запланировано провести работы в объеме около 6 млн куб. м».

ЯКУТИЯ



Фото с сайта ПАО «ЛОРП»

К АРКТИЧЕСКОЙ НАВИГАЦИИ ГОТОВЫ

ЛОРП планирует задействовать в арктическую навигацию 100 транспортных судов.

Прогнозируемый объем перевозок ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» в арктическую навигацию составляет около 400 тыс. тонн грузов. Об этом говорилось на селекторном совещании по итогам работы пароходства за второй квартал 2023 года.

В арктическую навигацию планируется задействовать 100 единиц транспортного флота грузоподъемностью 180 тыс. тонн.

В арктические районы с реки Лена отгружено 7,3 тыс. тонн нефтекотельного топлива. Составлены графики подачи судов для отгрузки каменного угля с шахты Джебарики-Хая и отгрузки газоконденсата, нефтекотельного топлива в г. Олекминск, п. Сангар. Продолжаются перевозки грузов на верхнем и среднем участках реки Лена.

«В настоящее время идет подготовка флота для работы в арктическую навигацию. Главная задача экипажей судов, береговых подразделений — ответственно

подготовиться к арктической навигации», — отметил на селекторном совещании генеральный директор ПАО «ЛОРП» Сергей Ларионов.

На связь с первой студией были вызваны суда: «Вадим Тюрнев», «Ленанефть-2053», «Иван Москвитин», «Иван Ребров», «ОТ-2038», «Петр Бекетов», «РТ-776». Командиры судов доложили, что экипажи судов ведут активную подготовку к Арктике: проходят обучение, получают снабжение, проводят учебные тревоги на судах.

На совещании было отмечено, что к арктической навигации экипажи должны быть полностью готовы — необходимо проверить всю документацию, провести с экипажами внеочередные инструктажи по ликвидации разлива нефтепродуктов, охране труда и окружающей среды, учебные судовые тревоги, подготовить экипажи для работы в арктических условиях. К 20 июля флот должен быть готов к выходу на морской участок.

РОСАТОМ

КАДРЫ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫ

Для обеспечения судоходства на СМП потребность в плавсоставе к 2030 году составит 7,5 тыс. человек.

По расчетам госкорпорации «Росатом», к 2030 году ледокольная группировка на Северном морском пути увеличится до 14 судов, а потребность в плавсоставе составит 7,5 тыс. моряков, которых, с учетом сроков подготовки, нужно начинать обучать в следующем году. Об этом заявил специальный представитель по вопросам развития Арктики ГК «Росатом» Владимир Панов на Петербургском международном экономическом форуме.

По словам Владимира Панова, сейчас на Севморпути работают 10 ледоколов: 7 атомных и 3 неатомных Росморпорта. «Навигация 2023 года показывает, что 7 атомных ледоколов в западном секторе недостаточно, 3 неатомных ледокола при-

влечены дополнительно. При этом два из них планируется вывести из эксплуатации до 2026 года из-за возраста более 30 лет. Поэтому до конца третьего квартала 2023 года мы должны принять решение о строительстве 4 неатомных ледоколов, разместив заказ на верфи «Звезда», сейчас ведутся переговоры. Таким образом, к 2030 году ледокольная группировка будет увеличена до 14 судов. Для обеспечения работы ледоколов потребуется 431 специалист, это критически важный «ядерный» персонал для атомных ледоколов. В целом потребность в плавсоставе к 2030 году составляет 7,5 тыс. человек. А минимальный срок обучения плавсостава — 5,5 года», — сказал он.

АСФР

ЗАТРАТЫ РАБОТОДАТЕЛЕЙ СНИЗЯТСЯ

Медосмотры плавсостава правомочно проводить за счет страховых взносов.

По инициативе Ассоциации судовладельцев рыбопромыслового флота в изменениях в Правила финансового обеспечения предупредительных мер по сокращению производственного травматизма и профзаболеваний учтена возможность оплаты за счет страховых взносов медицинских осмотров плавсостава, включая токсикологические исследования.

Изменения вносятся приказом Минтруда.

Напомним, что затраты на медосмотры существенно возросли после их дополне-

ния с 1 марта химико-токсикологическими исследованиями на наличие в организме наркотических и психотропных веществ. По оценкам предприятий стоимость медосмотра одного работникакратно увеличилась — с 6 тысяч до 30 тысяч рублей.

«Медосмотры в счет страховых взносов — это целевое использование данных средств, оно также позволит частично снизить затраты работодателей, которые растут по всем направлениям», — прокомментировал президент АСРФ Алексей Осинцев.

«СОВКОМФЛОТ»

ЭЛИТОЙ БЫТЬ НЕПРОСТО

«Совкомфлот» провел традиционный семинар для старшего состава своего флота.

Традиционный семинар для старшего состава флота ПАО «Совкомфлот» прошел на площадке ГМУ им. адм. Ф. Ф. Ушакова. Такие встречи крупнейшая судоходная компания России, мировой лидер в сфере ледовых перевозок и один из лидеров в сфере морской транспортировки СПГ и нефтепродуктов, проводит в стенах Ушаковки ежегодно.

Генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов открыл семинар в режиме видеоконференцсвязи, пожелав офицерам плодотворной работы.

Представители руководства компании, капитаны, старшие помощники, старшие механики корпоративного флота, профессорско-преподавательский состав Ушаковки обсуждали актуальные для судоходства темы: работа флота в условиях санкционных ограничений, безопасность мореплавания и качество услуг, строительство флота, социальные программы для работников и взаимодействие с Российским профсоюзом моряков, организация плавательной практики на судах, медкомиссия плавсостава в соответствии с новыми требованиями законодательства и другие актуальные для моряков вопросы. Отдельное внимание уделено теме ужесточения экологических требований. Как отметили



Фото с сайта Росморречфлота

члены экипажей «Совкомфлота», такие мероприятия позволяют своевременно узнавать об отраслевых нововведениях и карьерных перспективах.

Спикеры семинара из числа представителей СКФ рассказали, что на предприятии ждут талантливых специалистов и профессиональных управленцев, прошедших становление на флоте и готовых перейти на берег.

В то же время флот сейчас особенно нуждается в рабочих руках, и компания постоянно совершенствует условия труда своего плавсостава: в прошлом году морякам увеличили зарплату, а с этого года всех членов экипажей перевели на четырехмесячные контракты.

Представители СКФ заверили присутствующих: эта работа будет продолжена, ведь приоритетом компании и ее главной ценностью остаются квалифицированные кадры, которые сегодня входят в элиту мирового торгового флота.

ПОДПИСКА

на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2023 г.



Журнал «Гидротехника»
Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6000
- Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) — 8000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4000



Журнал «ПортНьюс»
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 9000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 5000



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

- Два выпуска в неделю в электронном формате, 8 выпусков в месяц — 16 000

Стоимость подписки на печатные версии включает стоимость доставки «Почтой России»

ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ
В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:

- по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
- e-mail: ek@portnews.ru

• через форму подписки на сайте www.portnews.ru



КОНФЕРЕНЦИЯ

26 сентября
2023 года

2 «СУДОРЕМОНТ,
МОДЕРНИЗАЦИЯ,
КОМПЛЕКТУЮЩИЕ»

Санкт-Петербург

ОРГКОМИТЕТ:

+7 (812) 572-16-68
+7 (812) 570-78-03
+7 (812) 712-45-16

E-mail:
snitko@portnews.ru
mn@portnews.ru

ПАРТНЕРСТВО

НА РАЗВИТИЕ ОБРАЗОВАНИЯ

FESCO и ГУМРФ будут развивать сотрудничество в сфере инновационных технологий на городском, морском и речном транспорте и в судостроении.

Ректор Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, профессор Сергей Барышников и председатель совета директоров транспортной группы FESCO Андрей Северилов подписали соглашение о стратегическом партнерстве в сфере инновационных технологий. Подписание состоялось в рамках Петербургского международного экономического форума.

«Сотрудничество направлено на развитие образования, науки, техники, инновационных технологий водного транспорта. Важно, что сегодня курсанты ГУМРФ проходят плавательную практику на новейших судах компании, а после окончания вуза приглашаются на работу.

Таким образом, многие курсанты еще до выпуска из университета практически являются трудоустроенными», — отметил ректор ГУМРФ Сергей Барышников.

Взаимовыгодное соглашение предусматривает повышение качества подготовки обучающихся и участие в совместных проектах, конференциях, семинарах по актуальным проблемам развития науки и образования.

Расширение взаимодействия направлено на благотворительную финансовую помощь в целях развития материально-технической базы, создания брендированной аудитории и ознакомления обучающихся с деятельностью FESCO и предоставляемыми карьерными возможностями.

МУТЦ



Фото с сайта ГУМРФ

ПОВЫСИТЬ КОМАНДНОЕ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Морской УТЦ ГУМРФ ввел в эксплуатацию интегрированный тренажерный комплекс морского судна.

Морской учебно-тренажерный центр Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова ввел в эксплуатацию новейший интегрированный тренажерный комплекс морского судна, включающий управление морским судном с навигационного мостика и управление главным двигателем и вспомогательными механизмами с центрального поста управления машинным отделением.

Тренажерный комплекс позволяет проводить подготовку судоводителей одновременно с машинной командой в одном совместном упражнении, одновременно задействуя возможности навигационного тренажера и тренажера машинного отделения. Таким образом, помимо проработки профессиональных навыков судоводителей и механиков по отдельности, решается задача повышения эффективности их взаимодействия между собой в качестве единой команды.

Введенный в эксплуатацию в Макаровке интегрированный

тренажерный комплекс обеспечивает имитацию внутрисудовой связи (интерком) между инструктором и тренажерами мостика и машинного отделения.

Навигационный тренажер обеспечивает аудиовизуальный контроль за действиями обучаемых во время проведения упражнения, совместно с камерами тренажера машинного отделения, а также возможность записи этой информации в единой временной линейке. Это позволяет наглядно всей командой разобрать процесс выполнения совместного упражнения в отдельном классе дебрифинга сразу после завершения практической части занятия, увидеть со стороны все плюсы и минусы выполнения задания и сосредоточиться на разборе ошибок.

Обучение уже прошли первые группы слушателей, отметившие эффективность внедрения интегрированного подхода, который позволяет проводить совместное обучение специалистов разных направлений, что максимально приближает тренажерную практику к реальным судовым условиям.

ВЫПУСК



Фото пресс-службы ГУМРФ

И МОРЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ВПЕРЕДИ

Дипломы Института международного транспортного менеджмента ГУМРФ получили 185 выпускников.

Начальник административно-правового управления Росморречфлота Александр Левин зачитал поздравления и напутствия от имени министра транспорта России Виталия Савельева и руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Захария Джигоева.

Поздравили новоиспеченных специалистов отрасли ректор ГУМРФ Сергей Барышников, проректор по научной и инновационной деятельности Татьяна

Пантина, проректор по работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова, директор ИМТМ Андрей Кочин.

Диплом бакалавра получили 185 выпускников ИМТМ (направление подготовки «Экономика» — 47 человек, «Менеджмент» — 42 чел, «Юриспруденция» — 96 чел), 36 из них получили диплом с отличием. За отличную и хорошую учебу, примерное поведение и активное участие в общественной жизни университета 49 выпускников получили грамоты и благодарности

ректора. Выпускница направления подготовки «Менеджмент» Валерия Титова награждена знаком Министерства транспорта Российской Федерации «За активную общественную работу».

Ректор Сергей Барышников пожелал молодым людям найти себя в профессии, чтобы быть полезными обществу и беречь студенческую дружбу.

По традиции церемония вручения дипломов закончилась исполнением гимна ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова.

УЧЕНЫЙ СОВЕТ

ОСТАВАТЬСЯ ЛИДЕРОМ

Ученый совет ГУМРФ подвел итоги учебного года.

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова состоялось заключительное в этом учебном году заседание Ученого совета. В представленном ректором ГУМРФ Сергеем Барышниковым докладе «Итоги деятельности университетского образовательного комплекса в 2022/2023 учебном году и перспективы его развития» отражены основные направления деятельности вуза, а также достижения и проблемы минувшего учебного года.

Сергей Барышников напомнил, что по итогам деятельности в 2022 году Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова в соответствии с результатами отраслевого конкурса был признан лидером отрасли. Почетную награду руководитель Росморречфлота Захарий Джигоев вручил на заседании Коллегии Агентства и Общественного совета при ведомстве. Высокое звание — заслуга профессиональной работы многотысячного коллектива ГУМРФ.

В докладе прозвучали основные цифры, отражающие образовательную деятельность Макаровки: в вузе и филиалах сегодня обучаются 11785 человек, в том числе по программам высшего образо-

вания — 8450 чел.; по программам СПО — 3335 чел. Из них более 71% приходится на основные образовательные программы транспортной направленности.

ГУМРФ традиционно привлекает внимание иностранных студентов. Сегодня в вузе учатся 286 студентов из 28 стран мира. Приоритетной для иностранцев является специальность «Судовождение».

Почти 70% научно-педагогических работников имеют ученые степени докторов и кандидатов наук.

За минувший год вуз перешел на новые учебные планы по программам подготовки научных и научно-педагогических кадров; актуализировал учебные планы в связи с изменениями в ФГОС. Началась реализация образовательной программы по специальности «Судовождение» с возможностью получения квалификации «матрос».

С апреля по ноябрь 2023 года курсанты традиционно проходят плавательную практику на парусном учебном судне «Мир». 26 июня завершился первый рейс с 119 практикантами и двумя руководителями практики на борту в Балтийском море без заходов в иностранные порты. 27 июня начался второй учебный рейс судна с 120 прак-

тикантами 1–2 курсов Института «Морская академия».

В ГУМРФ эффективно работает стипендиальная группа ГК ПАО «Совкомфлот». На текущий момент на судах компании практику проходят 117 курсантов 1–4 курсов.

Активно развивается учебно-материальная база ГУМРФ. Проведено освидетельствование навигационного тренажерного центра Мурманского филиала, освидетельствование Учебно-тренажерного центра Беломорско-Онежского филиала по вновь вводимым программам подготовки членов экипажей морских судов, по оказанию первой помощи и медицинскому уходу.

При поддержке партнеров университета открыты современные брендированные аудитории — в Мурманском филиале (при поддержке компании ФГУП «Атомфлот»), а также в учебном городке № 2 университета (при поддержке судоходной компании «Волжское пароходство»).

В докладе были освещены такие направления работы, как цифровое развитие и совершенствование информационной системы, внедрение новой системы дистанционного обучения.