



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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



ЕСТЬ РЕШЕНИЕ
СТР. 2



САМЫЕ ВАЖНЫЕ ПОРТЫ
СТР. 3



РЫНОК КОНТЕЙНЕРОВ РАСТЕТ
СТР. 4



ЗЕМЛЕСОС РЕЧВОДПУТИ
СТР. 7



КОНТЕЙНЕРНЫЙ ОПТИМИЗМ ПЕТЕРБУРГА
СТР. 8



ПЕРВАЯ ПРАКТИКА
СТР. 10



АУДИТОРИЯ С ИМЕНЕМ
СТР. 12



Фото с сайта Росморпорта

ПОД ФЛАГОМ РОССИИ

За четыре года число российских судов увеличилось почти вдвое.

В результате оказываемых мер господдержки и строительства флота по госпрограммам удалось добиться увеличения количества судов под российским флагом.

По словам руководителя Росморречфлота Андрея Тарасенко, в Российском международном реестре судов сейчас значится

порядка 2000 судов под флагом России, а в 2020 году их было 1155. По мнению главы агентства, число отечественных судов стало расти с началом действия мер господдержки.

«В 2006 году в Российском международном реестре было 136 судов под флагом России общим дедвейтом 0,5 млн тонн.

За истекший период при использовании мер господдержки построено порядка 200 судов смешанного плавания и пассажирских судов; за счет федеральных средств построено 55 судов специального назначения, а также в рамках программы по обновлению обслуживающего флота построено 126 судов

различного назначения. В данный момент для Росморречфлота по госконтрактам строится 39 судов (из них 16 для Северного морского пути), а в 2024 году планируется получить 16 судов различного класса», — отметил руководитель Росморречфлота на торжественном заседании коллегии ведомства.

РОСМОРРЕЧФЛОТ — ЮБИЛЕЙ НА ПОЛНОМ ХОДУ

В Росморречфлоте подвели итоги работы за 20 лет и поставили первоочередные задачи по развитию отрасли.

Основные итоги деятельности Росморречфлота и планы по дальнейшему развитию отрасли водного транспорта рассмотрели на расширенном заседании коллегии Федерального агентства морского и речного транспорта и общественного совета при Росморречфлоте. Собрание было приурочено к 20-летию со дня основания агентства.

Коллегия прошла при участии министра транспорта РФ Романа Старовойта. В мероприятии также приняли участие представители Минтранса России, обществен-

ного совета при Росморречфлоте, сотрудники Росморречфлота и подведомственных учреждений со всей страны, руководители отраслевых предприятий и образовательных организаций.

Открывая заседание коллегии, Роман Старовойт напомнил, что отрасль в этом году отмечает много юбилейных дат. В частности, 20 лет со дня создания Росморречфлота. Кроме того, в этом году исполняется 215 лет со дня основания единого транспортного ведомства и транспортного образования России.

«Конечно, это прочный фундамент для нашего движения вперед. За последние 20 лет мы успешно справляемся с поставленными задачами. Мощности портов выросли почти в 3 раза. По поручениям президента России, правительства РФ активно выполняются работы по дноуглублению, строительству причальной инфраструктуры, созданию флота. Министерство транспорта обеспечивает отрасль в полной мере квалифицированными кадрами».

В настоящее время в рамках реализации Указа Президента России № 309 в сфере транспорта готовится дванадцатилетний проект. «Мы видим, что президент поднимает планку. Это залог того, что наш с вами профессионализм будет востребован, и, следовательно, отрасль будет развиваться», — добавил министр транспорта.

С докладом о результатах деятельности Росморречфлота за 20 лет выступил руководитель агентства Андрей Тарасенко.

Окончание на стр. 2



СУДОСТРОЕНИЕ



Изображение с сайта КМОЛЗ: Кронштадтский пароводный завод — предшественник КМОЛЗ

СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Россия остро нуждается в собственных мощностях для производства крупнотоннажных судов. Существующих недостаточно, они уже и так загружены под завязку. Взять на себя строительство более трети крупнотоннажных арктических судов смог бы новый судостроительный кластер с центром сборки в Кронштадте. При выполнении определенных условий он смог бы заработать уже с 2027 года.

В ходе Петербургского международного экономического форума — 2024 (ПМЭФ) президент России Владимир Путин заявил о планах по созданию новых мощностей под строительство крупнотоннажного флота. Со своей стороны, президент — председатель правления Банка ВТБ, председатель совета директоров Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Андрей Костин сказал, что ВТБ в течение пяти лет планирует построить две новые верфи — на Дальнем Востоке и Северо-Западе страны, а также реконструировать старые предприятия ОСК.

Реконструкцию очень быстро можно сделать, и завод сразу же получит возможность строить суда», — говорит Валерий Киреев.

Более того, верфь в Кронштадте может дополнительно получить 270 м достроечных набережных, находящихся на участке, где расположен цех по ремонту турбоагрегатных установок, и запустить собственное корпусозаготовительное производство.

«Там есть две обустроенных набережных с глубиной в 6,5–7 м. Одна длиной 150 м принадлежит частному лицу некоему предприятию, находящемуся в состоянии банкротства, насколько я знаю.

Савченко, для снижения цены строительства крупнотоннажного гражданского флота в РФ нужно создать отдельную от военных заказов площадку. По его словам, экономические подходы, применяемые к строительству военных и гражданских судов, различаются, а их производство на одной площадке приводит к значительному удорожанию гражданской продукции.

Отметим, что особенно остро в России стоит вопрос строительства крупнотоннажных балкерных судов. Так, потребность только в одних зерновозах (учитывая, что зерно становится наи-

Председатель совета директоров ОСК Андрей Костин:

«Принцип один: мы хотим за эти пять лет построить две новые верфи, одну — на Дальнем Востоке, одну — на Северо-Западе, полностью реконструировать старые верфи, которые здесь находятся. Начнем с Северной верфи, наверное. Будем делать новые производства, новые технологии, будем создавать новые коллективы».

Одновременно вышла новость о том, что в уставный капитал ОСК будет внесен участок Кронштадтского морского завода, где ранее предполагалось возведение верфи крупнотоннажного судостроения.

Как прокомментировал ИАА «ПортНьюс» заместитель генерального директора АО «ЦТСС» — директор ПФ «Союзпроектверфь» Валерий Киреев, в Кронштадте будет возможно начать строить крупнотоннажные суда для Арктики с 2027 года. Это станет реальным при условии реконструкции Кронштадтского морского завода (КМОЛЗ) под сборку судов методом «распределенной верфи». Завод мог бы собирать до четырех судов в год из блоков, поставляемых другими предприятиями региона, такими как Адмиралтейские верфи, Балтийский завод, Северная верфь, Выборгский судостроительный завод, «Севмаш». Для этого необходимо оборудовать док Велешинского в Кронштадте козловым краном грузоподъемностью порядка 1200 тонн, подготовить около доковую площадку и пирс для приема блоков, достроечные мощности и набережную.

«Организовать изготовление блоков очень просто — петербургские предприятия порезке металла и сборке секций загружены на 40%, то есть они вполне могут это делать, а КМОЛЗ может собирать.

Эта набережная обязательно надо купить (тем более что частник готов продавать). Но есть еще и продолжение пирса в 120 м, который принадлежит «Морской инженерной службе» ВМФ. Этот пирс для нужд ВМФ давно не использовался, поэтому государство может его передать предприятию. В итоге получится 270 м дополнительных достроечных набережных к той самой распределенной верфи, которая может быть развита до самостоятельного производства, с созданием на втором этапе своего корпусозаготовительного производства», — пояснил Валерий Киреев.

По мнению эксперта, на предприятии можно строить до 35% (по размерениям) от потребностей в строительстве арктических судов до 2035 года.

Отметим, что в интервью ИАА «ПортНьюс» генеральный директор ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов указывал на то, что разница в стоимости строительства судов в России и за границей в последние годы снижалась (из-за общего роста цен в судостроении в мире), однако российские цены все еще заметно выше средних мировых.

Как ранее комментировал генеральный директор ФГУП «Крыловский государственный научный центр» (КГНЦ) Олег

более перспективным массовым экспортным грузом) оценивается в 61 ед.

При этом по-прежнему ощущается дефицит судового комплектующего оборудования (СКО). Особенно это касается малооборотных двигателей мощностью более 8 МВт, применяемых в крупнотоннажных судах. Создавать такое производство с нуля — крайне сложно и затратно. Как рассказал в ходе ПМЭФ-2024 на тот момент заместитель министра промышленности и торговли России Виктор Евтухов, вместо этого прорабатываются варианты строительства судов под газотурбинные двигатели и даже под атомную энергию. Впрочем, опрошенные эксперты скептически оценили эту идею, указывая, что газотурбинные двигатели плохо подходят для гражданского флота, а использование атомной энергии имеет свои риски, которые нельзя сбрасывать со счетов, если речь идет о массовом строительстве флота на атомных реакторах.

Как бы то ни было, решать вопрос со строительством крупнотоннажного флота внутри страны все равно придется, ведь от этого зависит вся внешняя торговля России. И речь здесь идет уже не о коммерческом интересе, а о национальной безопасности.

Виталий Чернов

РОСМОРРЕЧФЛОТ — ЮБИЛЕЙ НА ПОЛНОМ ХОДУ



Фото предоставлено пресс-службой Министерства транспорта Российской Федерации

Начало на стр. 1

Он отметил, что в отрасли идет положительная динамика прироста новых портовых мощностей, увеличение грузооборота и расширение номенклатуры грузов. За 20 лет прирост портовых мощностей составил около 1 млрд тонн. «Поставленные президентом и правительством задачи выполняются, среди них особое внимание уделяется укреплению международных транспортных коридоров. Речь идет в первую очередь о МТК «Север — Юг», по которому к 2030 году планируется увеличить перевозки не менее чем в 1,5 раза, по сравнению с уровнем 2021 года. Также продолжается работа по освоению Арктического шельфа и развитию Северного

морского пути», — сказал Андрей Тарасенко.

В этом году от реализации инвестиционных проектов в морских портах Арктического, Балтийского и Дальневосточного бассейнов ожидается прирост мощностей в объеме 44 млн тонн.

Предстоит усиленное развитие и повышение роли внутренних водных путей в экономике страны.

Как подчеркнул Андрей Тарасенко, решение поставленных перед отраслью задач возможно в совместной работе с Минтрансом России, всеми заинтересованными в этой работе органами исполнительной власти, субъектами РФ, работниками отрасли, профессорско-преподавательским составом.

РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ЕСТЬ РЕШЕНИЕ

Ужесточение контроля за сухопутным транспортом поможет сделать речные грузоперевозки более востребованными.



Фото «Водного транспорта»

Росморречфлот рассчитывает привлечь грузы на единую глубоководную систему (ЕГС), ужесточая регулирование на автомобильном и железнодорожном транспорте, а также развивая мультимодальные хабы. Об этом сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов на заседании коллегии агентства.

По его словам, годовой оценочный объем перевозки грузов в районе тяготения ЕГС в европейской части страны составляет 558,7 млн тонн, при этом на долю водного транспорта приходится лишь 4,3%, железной дороги — 48,6%, автомобильного транспорта — 47% грузов.

Для привлечения грузов на реку ведомство предлагает усилить весовой контроль на автомобильных дорогах и отменить понижающие коэффициенты при расчете железнодорожных тарифов на совпадающих направлениях.

Также в Росморречфлоте поддержали идею создания судоводных компаний на базе РЖД.

Кроме того, Росморречфлот возлагает большие надежды на

развитие транспортно-логистических хабов на ВВП, в частности, речь идет о четырех проектах: об ужесточающем Свияжском мультимодальном центре в Республике Татарстан, о проекте по созданию хаба «Поволжье» в Нижегородской области, о создании нового северного речного порта в Бутакском заливе в Москве, а также о транспортно-логистическом хабе «Джалинда» на Амуре.

Помимо этого, развитию грузоперевозок по ВВП будут способствовать полноценное финансирование содержания ВВП и ГТС с 2025 года, устранение инфраструктурных ограничений, усиление мер господдержки строительства речных судов на российских верфях (поскольку «сегодня флот выбывает быстрее, чем обновляется»), а также — возврат акцизов на дизтопливо (по аналогии со средними дистиллятами).

Напомним, всего по внутренним водным путям (ВВП) за прошлый год было перевезено 109,3 млн тонн грузов (уровень 2019–2020 годов), сокращение, по сравнению с 2022 годом, составило 6,1%.

КАДРЫ

КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Важнейшее условие развития судостроения — обеспечение отрасли квалифицированными кадрами.



Фото с сайта Кремля

Президент России Владимир Путин считает приток квалифицированных кадров важнейшей задачей для долгосрочного развития судостроения. Об этом он заявил в ходе совещания по вопросам развития кораблестроения.

«Важнейшей задачей для долгосрочного развития судостроения является приток квалифицированных кадров в конструкторские бюро, на верфи и заводы, причем по всей стране. Нужно создать в судостроении действительно привлекательные, конкурентные условия труда, включая достой-

ные, высокие заработные платы рабочих, инженеров, технического персонала, управленцев», — сказал президент в ходе совещания по вопросам развития кораблестроения. Он добавил, что по результатам проверки прокуратуры, уровень заработной платы «достаточно скромный пока».

«Важно повышать квалификацию, вести переподготовку сотрудников и, конечно, запускать социальные программы для поддержки специалистов и их семей. Это общая задача и государства, и предприятий отрасли, и нашей системы образования. Сейчас судостроители, предприятия корпорации объективно увеличивают свои вложения в укрепление кадрового потенциала, в привлечение и подготовку специалистов. И очень важно, чтобы эти средства учитывались в цене контрактов», — подчеркнул Владимир Путин.

ОФИЦИАЛЬНО

СОЗДАНО УПРАВЛЕНИЕ ПО ВОПРОСАМ НАЦИОНАЛЬНОЙ МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ

Руководить новым ведомством будет Сергей Вахруков, занимавший до этого должность первого заместителя секретаря Совета Безопасности.

Управление по вопросам национальной морской политики образовано в составе администрации президента РФ. Соответствующий указ подписал глава государства Владимир Путин.

Созданную структуру возглавил Сергей Вахруков.

Сергей Вахруков в 1980 году окончил Рыбинский авиационный технологический институт; в 1997 году — Российский государственный гуманитарный университет. С 1988 года являлся первым секретарем Ярославского обкома ВЛКСМ, в 1991–1996 годах работал в администрации Ярославской области на различных должностях,

в том числе первого заместителя губернатора. В 1996–2000 годах был председателем Ярославской областной думы, членом Совета Федерации.

В 2000 году назначен заместителем полномочного представителя президента РФ в Уральском федеральном округе. В 2007–2012 годах занимал должность губернатора Ярославской области. С января 2013 года являлся заместителем министра регионального развития РФ, в декабре того же года стал помощником секретаря Совета Безопасности. С октября 2016 года занимал должность заместителя секретаря Совбеза.

ТЕХНОЛОГИИ

ПРИОРИТЕТ АВТОНОМНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ

Президент утвердил перечень важнейших наукоемких технологий.

Интеллектуальные транспортные системы, включая автономные транспортные средства, вошли в перечень приоритетных направлений научно-технологического развития России, которые своим указом от 18 июня утвердил президент Владимир Путин.

В этот перечень, в частности, включены: транспортные технологии для различных сфер применения (море, земля, воздух), в том числе беспилотные и автономные системы; мониторинг и прогнозирование состояния окружающей среды и изменения климата (в том числе ключевых районов Мирового океана, морей России, Арктики и Антарктики).

Правительству РФ необходимо в трехмесячный срок определить объем финансирования и порядок реализации мероприятий, связанных с разработкой и ускоренным внедрением в экономику важнейших наукоемких технологий, в том числе в рамках национальных проектов по обеспечению технологического лидерства.

В течение полугодия нужно осуществить комплекс мероприятий, направленных на обеспечение единства применения приоритетных направлений наукоемких технологий при реализации государственной политики в области научно-технологического развития.

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ДЛЯ АВТОНОМНОГО СУДОХОДСТВА — ВСЕМУ МИРУ

Нормы, разработанные Россией в части автономного судостроения, учитываются в международном регулировании.

Российское регулирование автономного судостроения опережает мировое. Об этом в ходе Всероссийской научно-практической конференции «Кодекс торгового мореплавания РФ как основной национальный правовой инструмент обеспечения коммерческого судостроения» сообщил директор департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта

Министерства транспорта Виталий Ключев.

«Законодатель взял на себя смелость и сделал шаг в направлении легализации автономных судов фактически первым в мире. Аналоги есть только в США и Великобритании, но не в такой мере, как это сделано в России. Результаты этой законодательной инициативы были направлены в Международную морскую организацию в виде

35 нот разного характера, и они возымели свое действие. За всю предыдущую историю Кодекс торгового мореплавания (КТМ) в себя вбирал международное регулирование, но это первый случай, когда международное регулирование теперь оглядывается на КТМ. Многие положения КТМ теперь учтены в разрабатываемых актах ИМО», — сказал представитель министерства.

ДОСТИЖЕНИЯ

БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ МИНИСТРА

Заслуги генерального директора РС Сергея Куликова отмечены на правительственном уровне.

Министр транспорта РФ Роман Старовойт лично объявил благодарность генеральному директору Российского морского регистра судостроения (РС) Сергею Куликову за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу. Церемония прошла в Минтрансе в преддверии Дня работников морского и речного флота.

В приветственном слове министр рассказал о работе над созданием планов, которые будут реализовываться в соответствии с национальными целями до 2030 года.

«Все это основывается на прочном фундаменте, который создавался предшествующими поколениями. Хочу отдельно отметить ветеранов отрасли, мастеров своего дела, стоящих сегодня у штурвала и передающих свои знания, навыки уже молодому подрастающему поколению,



Фото с сайта РС

которое совсем скоро придет нам на смену», — сказал глава Минтранса России. В завершение

выступления Роман Старовойт поздравил присутствующих с профессиональным праздником, поблагодарил за работу и службу.

ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

САМЫЕ ВАЖНЫЕ ПОРТЫ

Включенные в федеральный проект порты будут развивать в приоритетном порядке.



Фото с сайта «Новотранса»

В федеральный проект «Развитие опорной сети морских портов» планируется включить 37 портов. Об этом в ходе XVII Всероссийского форума «Современное состояние и перспективы развития российского рынка

бункеровочных услуг» сообщил начальник управления морских портов и развития инфраструктуры Росморречфлота Алексей Петров. По его словам, в том числе в проект предполагается включить 30 экспортно-им-

портных портов и 7 социально значимых.

Критериями для включения портов в проект являются наличие развитой подъездной инфраструктуры и связанность с международными транспортными коридорами для экспортно-импортных портов. Для социально значимых портов критерием включения в проект является их безальтернативность в доставке социально значимых грузов, в том числе в рамках северного завоза.

Объекты федерального имущества в портах, включенных в федеральный проект, будут финансироваться в первоочередном порядке, а частным инвесторам будет оказываться приоритетное внимание при согласовании соответствующих проектов.

По словам Алексея Петрова, федеральный проект сформирован и находится на рассмотрении правительства РФ.



ПОРТЫ

СТАБИЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Грузооборот морских портов России в 2024 году сохранится на уровне прошлого года.



Фото с сайта АМП Черного моря

Росморречфлот по итогам 2024 года ждет сохранения грузооборота морских портов России на уровне прошлого года. Такой прогноз озвучил руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко на встрече с журналистами.

«При этом мы будем прикладывать все усилия для роста объемов», — сказал Андрей Тарасенко.

Он также добавил, что погрузка и выгрузка проходят в штатном режиме.

Напомним, грузооборот морских портов России в 2023 году увеличился на 5%, по сравнению с предыдущим годом, и достиг 883,8 млн тонн. Перевалка сухих грузов возросла на 10,4% — до 446,9 млн тонн. Показатель перевалки наливных грузов практически не изменился относительно 2022 года и составил 436,9 млн тонн.

За январь — май 2024 года грузооборот российских морпортов снизился на 3,4% — до 373 млн тонн.

КОНТЕЙНЕРЫ



Фото с сайта FESCO

РЫНОК
КОНТЕЙНЕРОВ
РАСТЕТ

Порт Санкт-Петербург стабильно улучшает показатели по перевозке.

По данным аналитиков транспортной группы FESCO, контейнерный рынок России по итогам января — мая 2024 года вырос на 10%, по сравнению с аналогичным периодом 2023 года, — до 2,76 млн TEU. За отчетный период импортные контейнерные перевозки показали рост на 7% — до 1,18 млн TEU, экспортные — на 10%, до 760 тыс. TEU. Транзит увели-

чился на 19% и составил 249 тыс. TEU, внутренние перевозки контейнеров — на 16%, до 564 тыс. TEU. По итогам мая 2024 года рынок вырос на 6%, в сравнении с аналогичным месяцем прошлого года, — до 580 тыс. TEU.

Отмечается, что основным драйвером роста продолжают выступать контейнерные перевозки через порт Санкт-Петербурга.

КАБОТАЖНЫЕ РЕЙСЫ

ПО ГРАФИКУ

В 2024 году субсидируемые каботажные рейсы примут 14 портов России.

Госкорпорация «Росатом» определила график и географию субсидируемых каботажных перевозок по Северному морскому пути на 2024 год. Старт первого в этом году рейса намечен на 23 июля. Он пройдет по маршруту Архангельск — Певек — Корсаков — Находка — Магадан — Петропавловск-Камчатский — Певек — Мурманск.

Предварительная загрузка рейса как с Архангельска на восток, так и из Находки на запад составляет 100%. Грузы включают продукты питания и рыбную продукцию, стройматериалы, технику. Судно компании АО «Совфрахт» вмещает 25 тыс. фрахтовых единиц.

В настоящее время ведется работа по подтверждению предварительных заявок и заключению договоров на морскую перевозку.

«География рейсов, по сравнению с прошлым годом, расширяется: количество портов для субсидируемых каботажных рейсов увеличено с 11 до 14. Окончательный пул заявок на каботажные грузоперевозки сформирован к 1 июля 2024 года», — прокомментировал спецпредставитель Росатома по вопросам развития Арктики Владимир Панов.

Напомним, программа субсидирования арктических каботаж-



Изображение из Telegram-канала Минвостокразвития

ных перевозок между портами Северо-Запада и Дальнего Востока стартовала в 2022 году. За первый год было выполнено два круговых рейса, в 2023 году — три. В прошлом году в список портов субсидируемых рейсов были включены: Большой порт Санкт-Петербург, Архангельск, Мурманск, Диксон, Тикси, Певек, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Восточный, Находка, Владивосток. В 2024 году в перечень были добавлены Сабетта, Корсаков и Дудинка.

«В этом году порт Корсаков впервые вошел в маршрут суб-

сидируемого каботажного рейса по Северному морскому пути. Новый транспортный путь на Сахалин направлен на создание логистических связей, которые не зависят от пропускной способности Восточного полигона сети железных дорог и загрузки портов Приморского края», — отметил министр транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области Максим Жоголев.

Контейнерная доставка грузов в порт Корсаков по Северному морскому пути из Москвы и центральных регионов России будет осуществляться через порт Архангельск.

Перевозка грузов до порта отправления выполняется по железной дороге ускоренным контейнерным поездом, по Севморпути — судном ледового класса.

Добавим, в общей сложности до 2035 года на субсидирование перевозок, в соответствии с планом развития Севморпути, правительство РФ направит более 7,8 млрд рублей.



Фото из Telegram-канала Росатома

FESCO

ВЕЗЕМ БОЛЬШЕ

FESCO заменила суда на двух контейнерных линиях.

Транспортная группа FESCO увеличила вместимость морской контейнерной линии между портами Индии и Новороссийском на 24% — до 2129 TEU.

А в рамках развития внутрироссийских морских перевозок на 39% увеличилась контейнерная вместимость регулярной каботажной линии между Санкт-Петербургом и Калининградской областью.

Это сделано за счет ротации судов.

На линию FESCO Indian Line West поставлен контейнеровоз FESCO Askold вместимостью 1080 TEU, который сменил судно меньшей вместимости. Он вышел в первый рейс из индийского порта Нава-Шева 18 июня 2024 года. Судно отправилось в порт Мундра, где после выполнения всех погрузочных операций проследует через Суэцкий канал до Новороссийска — финальной точки маршрута.

На линии FESCO Saint-Petersburg Kaliningrad Line на смену контейнеровозу «ФЕСКО Нагаево» вместимостью 508 TEU поставлено судно «ФЕСКО Наварин» контейнерной вместимостью 707 TEU. Первая отправка контейнеровоза из порта Санкт-Петербург состоялась 19 июня 2024 года.

«Фиксируя рост объемов перевозок и уровень контейнеризации в Калининградской области, мы решили усилить нашу каботажную линию между Санкт-Петербур-

гом и самым западным регионом России, поставив на маршрут более вместительный контейнеровоз. Судно «ФЕСКО Наварин» может перевозить на 39% больше TEU, у него в четыре раза больше розеток для подключения рефконтейнеров, выше сервисная скорость», — сообщил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов. Он добавил, что планируется дальнейшее увеличение вместимости на линии.



Фотографии предоставлены пресс-службой FESCO

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

НОВЫЙ РЕКОРД АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Атомные ледоколы Росатомфлота в первом полугодии 2024 года обеспечили 438 судозаходов на СМП.



Фото с сайта ФГУП «Атомфлот»

Атомные ледоколы Росатомфлота в январе-июне 2024 года установили новый рекорд грузоперевозок по Северному морскому пути, обеспечив 438 судозаходов (за первое полугодие 2023 года — 435 судозахода). Общая валовая вместимость составила 50,4 млн тонн (в 2023 году — 48,6 млн тонн). Об этом сообщает пресс-служба ФГУП «Атомфлот».

«Несмотря на внешние факторы, нам удалось улучшить показатели зимне-весенней навигации за аналогичный период предыдущего года. Это отличный результат совместной работы всей дирекции Северного морского пути (СМП) госкорпорации «Росатом», — отметил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица, добавив, что скоординированные действия экипажей атомных ледоколов

и штаба морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть» позволили обеспечить безопасность и ритмичность проводок в акватории СМП.

Напомним, летне-осеннюю навигацию 2024 года на Северном морском пути открыл атомный ледокол «Вайгач» в направлении порта Певек. Атомоход 2 июля в районе мыса Желания взял под проводку три судна, которые доставят в порт Певек топливо и строительные материалы.

Северный морской путь является основным маршрутом для доставки товаров на удаленные арктические территории. О важности его развития шла речь на недавней стратегической сессии по национальным проектам «Эффективная транспортная система» и «Беспилотные авиационные системы» под

председательством Михаила Мишустина.

«Будем развивать Большой Северный морской путь. Это значимая национальная транспортная артерия, которая связывает запад и восток нашей страны. Она является главным маршрутом для доставки товаров на удаленные арктические территории. Поэтому нужно активнее расширять наш ледокольный флот, который необходим для круглогодичной навигации, организации северного завоза, торговли с государствами Азиатско-Тихоокеанского региона. Отправителям грузов должно быть удобно пользоваться нашими морскими портами. И для этого продолжим строить современные терминалы, перегрузочные комплексы и подходы к ним», — отметил председатель правительства России.

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

СЕВМОРПУТЬ ОБЪЕДИНЯЕТ

Россия и Индия заявили о намерении развивать перевозки по Севморпути.

Россия и Индия поощряют сотрудничество по развитию морских перевозок между странами по Северному морскому пути. В этих целях они выразили готовность создать совместный рабочий орган для взаимодействия. Об этом говорится в совместном

заявлении президента РФ Владимира Путина и премьер-министра Индии Нарендры Модии о развитии стратегических направлений российско-индийского экономического сотрудничества до 2030 года. Стороны также разделяют подходы по выстраиванию

новой архитектуры стабильных и эффективных транспортных коридоров, уделяют пристальное внимание развитию перспективных производственно-сбытовых цепочек на евразийском пространстве. В этом контексте лидеры выразили готовность вести активную работу по наращиванию логистических связей с акцентом на повышение пропускной способности инфраструктуры, в том числе для запуска морского коридора Владивосток — Ченнаи и международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг».

Согласно плану, годовой грузопоток по СМП должен достичь в 2030 году 150 млн тонн, в 2035 году — 220 млн тонн.

Грузоперевозки по Севморпути за 2023 год составили 36,25 млн тонн, международные транзитные перевозки превысили 2 млн тонн.



Фото с сайта Кремля

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЛЯРНИКОВ



Фотографии с сайта Северного УГМС

ГРУЗЫ ДЛЯ ПОЛЯРНИКОВ

НЭС «Михаил Сомов» доставило грузы снабжения на полярные метеостанции на островах Вайгач и Колгуев.



Научно-экспедиционное судно (НЭС) «Михаил Сомов» в рамках рейса по обеспечению полярных станций Росгидромета доставило грузы снабжения на труднодоступную станцию имени Е. К. Федорова на острове Вайгач. На станцию завезено продовольствие и топливо, здесь же проведено техобслуживание метеорологического оборудования, установлен автоматический метеорологический комплекс и облакомер. Кроме того, на станции налажена спутниковая система VSAT.

В середине июня «Михаил Сомов» прибыл на остров Колгуев, расположенный в юго-восточной части Баренцева моря. На полярную станцию МГ-2 Колгуев Северный доставлены грузы снабжения, проведено техобслуживание метеорологического оборудования,

средств связи. Установлен новый дизель-генератор.

Сотрудники Северного УГМС также отработали на МГ-2 Бургрино, расположенной на другой оконечности острова Колгуев. На труднодоступную станцию доставлено снабжение, выполнена инспекция и все необходимые профилактические работы.

Следующим пунктом в маршруте «Михаила Сомова» стал мыс Канин Нос.

Напомним, НЭС «Михаил Сомов» ежегодно обеспечивает труднодоступные станции по всей трассе Северного морского пути, снабжая полярников грузами на предстоящую арктическую зиму вплоть до следующего рейса. В навигацию 2024 года судно вышло в рейс по снабжению полярных станций в Белом и Баренцевом морях 18 мая.





ЦМКБ «АЛМАЗ»

ЛАЙНЕР БУДУЩЕГО

Лайнер для круизов по Арктике и Антарктиде оснастят катерами для осмотра айсбергов.

Центральное морское конструкторское бюро «Алмаз» разработало концептуальный проект арктического круизного лайнера «Кунашир», в основу которого положен серийный ледокол проекта 23550. Об этом сообщает пресс-служба ОСК.

Судно предназначено для морских круизов, перевозки пассажиров в арктических морях с возможностью высадки на необорудованный берег, на ледовые и необитаемые острова. Предлагается три варианта использования судна: в экспедиционном, исследовательском или круизном рейсах.

Лайнер будет оснащен двумя катерами на воздушной подушке и двумя катерами в специальном исполнении (проекты катеров также разработаны в ЦМКБ «Алмаз»), которые могут использоваться для экскурсионных поездок, ралли-рейдов, знакомства с флорой

и фауны океана, осмотра айсбергов.

Также предусмотрено использование беспилотных летательных аппаратов и вертолета.

Площадь пассажирских кают от 22 до 59 кв. м.

«Имеющаяся комфортабельная и развлекательная инфраструктура позволит в полной мере насладиться всеми красотами заповедной природы Арктики, Антарктиды и приполярных районов. Совокупность реализованных в дизайн-концепт «Кунашир» конструкторских решений даст возможность отдыхающим на борту судна путешествовать даже в суровых условиях с максимальным уровнем комфорта, проживая в каютах высокого класса, отвечающих ожиданиям самых взыскательных пассажиров и соответствующих строгим требованиям к экологичности и безопасной эксплуатации», — говорится в сообщении.

Добавим, строительство серии ледоколов по этому проекту в различном исполнении ведется на заводах ОСК. Головной корабль «Иван Папанин» уже спущен на воду. Его планируется передать в состав ВМФ России до конца 2024 года.

Судно ледового класса Arc7 имеет ледопробитость при толщине сплошного однолетнего льда — до 1,7 м, при толщине сплошного неподвижного льда — до 1,3 м. Основные характеристики проекта: водоизмещение — 9 тыс. тонн, длина — 112 м, ширина — 20 м, осадка — 7 м, скорость полного хода — 16 узлов, экономическая скорость хода — 12 узлов, пассажироместность — 74 человека, экипаж — 55 человек, автономность по запасам провизии и пресной воды — 35 суток. Дальность плавания экономической скоростью — 8000 миль. Мореходность неограниченная.



Рис. с сайта ОСК

САМУСЬСКИЙ ССРЗ

И НА МОРЕ, И НА РЕКЕ

Серия барж проекта RDB66.68M строится для Енисейского речного пароходства.

Самусьский судостроительно-судоремонтный завод (Самусьский ССРЗ, Томская область) спустил на воду седьмую баржу проекта RDB66.68M. В текущем году предприятие завершит строительство серии из 10 самоходных барж-площадок для Енисейского речного пароходства.

Общая стоимость контракта, заключенного в мае 2021 года, составляет 2 млрд рублей. В типовой проект барж (RDB66.68) с учетом пожеланий заказчика были внесены корректировки, чтобы суда могли эксплуатироваться и в морских, и в речных условиях.

В 2022 году Самусьский ССРЗ построил и передал заказчику 2 самоходные баржи-площадки. В 2023 году построены еще 4 баржи серии.

Характеристики проекта RDB66.68M: длина наибольшая — 92,23 м; длина по ЛГВЛ — 90,21 м;

ширина — 14,5 м; высота борта — 4,5 м; осадка по ЛНВЛ — 2,68 м; надводный борт от палубной линии — 1,83 м; высота бака — 1,5 м; высота комингса грузовой палубы — 1,2 м; грузоподъемность — 2500 тонн; класс РКО — «М-СП 3,5 (Лед 30)».

Также Самусьский судостроительно-судоремонтный завод получил заключение Министерства промышленности и торговли Российской Федерации о подтверждении производства промышленной продукции на территории России, что дает право заказчикам претендовать на субсидию в размере 10% от стоимости баржи грузоподъемностью 2,5 тыс. тонн.

Готовность аппаратной баржи-площадки проекта RDB66.68MA грузоподъемностью 2,5 тыс. тонн, заложенной на Самусьском ССРЗ 11 декабря 2023 года, по состоянию на конец мая 2024 года оценивалась в 95%.

В июне 2024 года завод заключил контракт на строительство еще двух судов проекта RDB66.68MA по заказу АО «Государственная транспортная лизинговая компания».

ООО «Самусьский судостроительно-судоремонтный завод» расположено в поселке Самусь Томской области, на правом берегу реки Томи, в 42 км ниже города Томска. Завод основан в 1879 году. За время существования Самусьский судостроительно-судоремонтный завод построил более 330 теплоходов разных видов и модификаций: катера и яхты, баржи и паромы, понтоны и плавучие краны, грузовые, пассажирские и очистные суда для речного флота. Завод входит в холдинг «Сибирский центр логистики» (СЦЛ), в который также входит АО «Томская судоходная компания».

ОСК



Фотографии с сайта ОСК

КОМЕТА «КОСМОНАВТ ПАВЕЛ ПОПОВИЧ»

Новое скоростное пассажирское судно «Космонавт Павел Попович» будет осуществлять пассажирские перевозки в Азово-Черноморском бассейне.

Состоялась церемония именная пятого скоростного пассажирского судна на подводных крыльях «Комета 120М» проекта 23160, построенного заводами «Вымпел» и «Море» Объединенной судостроительной корпорации (ОСК). Судно будет называться «Космонавт Павел Попович».

Строительство осуществлялось по заказу Государственной транспортной лизинговой компании (ГТЛК) в рамках программы с государственным финансированием. Как сообщает ГТЛК, судно планируется начать использовать в навигацию 2024 года для осуществления регулярных скоростных пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне.

В церемонии именная церемония участвовали генеральный директор судостроительного завода ОСК «Вымпел» Владимир Катышев, заместитель генерального директора госкорпорации «Роскосмос» генерал-лейтенант Сергей Демин, летчик-космонавт, Герой Советского Союза Владимир Титов, а также дочь летчика-космонавта, дважды Героя Советского Союза Павла Поповича — Оксана Попович.

«Имя летчика-космонавта СССР № 4, дважды Героя Со-

ветского Союза, pilota космического корабля «Восток-4» и командира «Союза-14» с позывным «Беркут» нанесено на борт пятой «Кометы». Внутри судна размещен стенд с биографией и фотографиями, отражающими памятные моменты жизни Павла Романовича», — говорится в сообщении ОСК.

До передачи заказчику судно «Космонавт Павел Попович» прошло полный цикл испытаний. Скоростной пассажирский теплоход будет эксплуатироваться компанией-оператором «Морские скоростные пассажирские перевозки».

«Комета 120М» может перевозить в комфортных условиях до 120 человек со скоростью более 60 км/ч. Судно оснащено современными средствами связи и навигации, системой умерения качки, системой кондиционирования.

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



ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

ЗЕМЛЕСОС РЕЧВОДПУТИ

Строительство серии несамоходных землесосов ведется в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути».

Пятый несамоходный землесос проекта 4395 «Тобол», построенный по заказу Речводпути для администрации Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей, сдан заказчику в Тобольске.

Судно спущено на воду в июле 2023 года в Городце Нижегородской области. В ноябре после переезда по Севморпути землесос доставили в Тобольск (Тюменская область). В мае его расконсервировали после зимнего отстоя и подготовили к ходовым и приемо-сдаточным испытаниям.

Землесосы проекта 4395 могут использоваться для разработки шаландно-рефулерным способом

песчаных, илистых и песчано-гравийных грунтов, дноуглубления на акваториях и судоходных путях, намыва дамб, с возможностью выдачи грунта в шаланды, а также по плавучему пульпопроводу длиной до 500 м и береговому пульпопроводу длиной до 100 м.

Основные характеристики судна: габаритная длина — 66,66 м; габаритная ширина — 10,89 м; высота борта — 3,65 м; осадка по ГВЛ — 1,73 м; водоизмещение при осадке 1,73 м — 889 тонн; производительность насоса по грунту — 700 куб. м/ч; глубина разработки — до 10 м; экипаж — 28 человек; автономность — 20 суток.

Строительство несамоходных землесосов ведется в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы».

Ранее по заказу Речводпути эксплуатирующим организациям были переданы землесосы проекта: «Аркадий Кардаков» для администрации «Камводпуть», «Донской-701» для администрации «Волго-Дон», «Северо-Двинский-701» для администрации «Севводпуть», «Евгений Плескевич» для администрации Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей.



Фото из ТГ-канала Росморречфлота

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

ЗЕМСНАРЯД МЕЖРЕГИОНФЛОТА

Судно «Омич» строится по заказу Иртышского пароходства.

Спущен на воду земснаряд проекта RDB66.87 «Омич», строящийся на Омском судоремонтно-судостроительном заводе по заказу ПАО «Иртышское пароходство» (оба входят в группу компаний под управлением ООО «Межрегионфлот»).

Дноуглубительный несамоходный земснаряд с гидравлическим рыхлителем предназначен для дноуглубительных работ и добычи строительного песка. Проект RDB66.87 разработан АО «РЦПКБ «Стапель».

Размеры и характеристики судна: длина габаритная — 33,6 м; ширина — 7,27 м; высота борта — 2 м; производительность по воде — 2 тыс. куб. м/ч; глубина разработки — 2–15 м; экипаж — 2 человека, класс РКО — О 2,0.

Группа компаний под управлением ООО «Межрегионфлот» состоит из 14 организаций, которые в совокупности являются крупнейшим транспортным объединением за Уралом. Судоходный дивизион группы сформирован на мощностях: ПАО «Обь-Ир-

тышское речное пароходство» (Тюмень), ПАО «Иртышское речное пароходство» (Омск) и ООО «Севернефтегазфлот» (Архангельск). В группу также входят: ОАО «Тобольский речной порт», ООО «Сергинский речной порт», АО «Салехардский речной порт» и ООО «Уренгойский речной порт».

В судостроительно-судоремонтный дивизион группы входят: ООО «Судоремонт Тюмень», ООО «Тобольский ССРЗ» и ООО «Омский ССРЗ».



Фото предоставлено пресс-службой «Межрегионфлота»

ЛЕДОКОЛЫ



Фотографии с сайта концерна «Калашников»

У «НЕВСКОЙ ЗАСТАВЫ» БУДЕТ ДУБЛЕР

Для Петербурга в Рыбинске построят ледокол «Нарвская застава».

ООО «Верфь братьев Нобель» (Рыбинск, Ярославская область, входит в концерн «Калашников») заложило буксир проекта 3262 ледокольного класса «Нарвская застава», который будет построен для Санкт-Петербурга.

«Сегодня у нас знаменательное событие — закладка буксира ледокольного класса, который будет решать широкий спектр задач по обеспечению экологической безопасности Санкт-Петербурга. Он станет дублером ледокола «Невская застава», который уже почти 15 лет защищает город от наводнений при скоплениях льда, участвует в спасательных операциях по спасению судов из ледового плена», — сказал на торжествен-

и обеспечения слаженной работы оборудования на судне. Теперь нам предстоит на практике реализовать задуманное проектантам», — добавил он.

Напомним, «Верфь братьев Нобель» и КПООС Санкт-Петербурга подписали контракт на строительство буксира ледокольного типа в конце 2023 года.

Проект 3262 разработан АО «Инженерный центр судостроения» (Санкт-Петербург). Класс судна — KM Arc4 [1] R3 — RSN AUT2 Tug.

Судно предназначено для проведения ледокольных работ в прибрежных морских районах и на внутренних водных путях, в том числе по предупреждению закор-



ной церемонии вице-губернатор Санкт-Петербурга Алексей Корabelников.

Он выразил уверенность, что, «несмотря на нелегкие условия санкционного давления, отечественные производители смогут решить поставленные задачи, новое судно будет спущено на воду к концу 2026 года».

По словам генерального директора «Верфи братьев Нобель» Дмитрия Быстрова, максимальные габариты судна ограничены районом эксплуатации: требованием прохода под мостами в акватории Невы без необходимости их разведения. «Изначально задача соединить широкий функционал и ограниченные габариты поставила перед конструкторами много вопросов касательно размещения

ных образований (ледяная пробка, скопление рыхлого льда) на реке Неве; разрушения и ликвидации ледовых образований у мест забора воды из Невы для городских нужд; прокладывания каналов для ледовой проводки судов; участия в аварийно-спасательных операциях и ликвидации разливов нефтепродуктов, в том числе в зимний период; тушения пожаров.

Основные характеристики проекта 3262: наибольшая длина — около 42,5 м; длина по конструктивной ватерлинии (КВЛ) — 38 м; ширина по КВЛ — 11,8 м; высота борта — 5,2 м; осадка по КВЛ — 3,8 м; водоизмещение — 655,7 тонны; энергетическая установка — 2×1800 кВт; скорость — около 11 узлов; экипаж — 8 человек; автономность — 5 суток.



Фото ИАА «ПортНьюс»

КОНТЕЙНЕРНЫЙ ОПТИМИЗМ ПЕТЕРБУРГА

Бизнес, обеспечивающий работу контейнерных линий, вдохновлен восстановлением контейнерооборота Большого порта Санкт-Петербург. Есть повод задуматься о дальнейшем развитии порта уже не как фидерного, а как узлового, ориентированного на обработку больших судов.

Большой порт Санкт-Петербурга активно восстанавливает грузооборот, компенсируя спад 2022 года. Грузы стали возвращаться в город, что позволило переломить нисходящий тренд. По данным Ассоциации морских торговых портов (АСОП), за прошлый год стивидоры Большого порта Санкт-Петербурга увеличили обработку грузов на 28% — до 49,6 млн тонн.

В 2024-м позитивная динамика продолжается. За первый квартал грузооборот Большого порта Санкт-Петербург вырос на 39,7%, по сравнению с аналогичным периодом 2023 года, — до 13,4 млн тонн (в 2022 году — 12,7 млн т, в 2021-м — 14,4 млн т). За январь — апрель текущего года перевалено уже 18,2 млн тонн грузов (+30,7%). То есть восстановление грузооборота продолжается.

Эксперты и участники рынка признают, что восстановление грузопотока в порту Санкт-Петербург происходит в основном за счет развития регулярных контейнерных линий и переориентации части маршрутов с дальневосточных портов на Северо-Запад из-за дефицита пропускной способности железных дорог. В результате контейнерные терминалы Большого порта Санкт-Петербург за 2023 год смогли нарастить перевалку контейнеров на 13,1%, до 1,046 млн TEU.

Как считает управляющий партнер ООО «Инфра Проекты» Алексей Безбородов, в текущем году этот тренд сохранится. «По итогам 2024 года стивидоры Санкт-Петербурга имеют все шансы существенно улучшить показатель прошлого года и обработать 1,8 млн TEU», — прогнозирует эксперт.

НОВЫЙ ТРЕНД

«2022 год был испытанием, вызовом. Из-за ухода иностранных перевозчиков рынок контейнерных перевозок обвалился. Однако все собрались с духом: бизнес, общество и государство. За короткий период удалось сделать невозможное: создать ряд линейных сервисов и возобновить линейные контейнерные перевозки между

Санкт-Петербургом и Китаем, Восточной Азией, Индией», — охарактеризовал ситуацию директор компании C-Shipping (агент OVP Shipping / Safetrans Line) Алексей Гагаринов. Он участвовал в панельной дискуссии «Международные контейнерные перевозки в современных условиях. Возможности портовой инфраструктуры Санкт-Петербурга», состоявшейся в рамках ПМЭФ-2024.

Сейчас в порт Санкт-Петербург выполняют судозаходы 13 линейных морских контейнерных операторов. В прошлом году было выполнено 430 международных судозаходов и 320 каботажных (то есть всего 750). За январь — май 2024 года в общей сложности уже выполнено 447 судозаходов, из которых 240 международных и 207 каботажных.

По наблюдениям Алексея Гагаринова, перезагрузка 2022 года привела не только к изменению направления грузопотоков на Восток и Юг, но и к смене самого статуса морского порта Северной столицы для линейных контейнерных операторов. «Если раньше он работал как фидерный порт, то сейчас он приобретает статус узлового, что важно для развития торговых связей и укрепления экономической безопасности страны. Десять лет назад, когда некоторые эксперты прогнозировали такой поворот событий, в это было трудно поверить. Но это происходит на наших глазах. В порт стали заходить контейнерные суда большой вместимости, которые раньше в Санкт-Петербург регулярно вообще не заходили», — рассказал Алексей Гагаринов.

По информации директора C-Shipping, на терминалы Петербурга за последнее время зашли восемь судов вместимостью 3000–3500 TEU, пять — вместимостью 4250 TEU (длиной до 265 м), четыре — вместимостью 4843 TEU (длиной до 294 м). Осадка таких судов при полной загрузке составляет от 12,5 до 13,5 м. При этом инфраструктура Большого порта Санкт-Петербург имеет ограничения — морской канал Большого порта длиной 29,6 км, шириной

107 м имеет разрешенную осадку для судов в 11 м. Поэтому суда, следующие в историческую часть петербургского порта, частично разгружаются в Бронке.

Между тем, согласно прогнозам, операторы линий продолжают замену судов вместимостью 2000–3000 TEU на более вместительные — 4250 TEU и более. Очевидно, что актуальным становится вопрос об увеличении пропускной способности инфраструктуры терминалов порта и возможности постановки к причалам контейнерных судов большой грузовой вместимости и осадки.



По мнению Алексея Гагаринова, дноуглубление морского канала и акватории порта позволит увеличить разрешенную осадку судов с 11 до 12,5–13,5 м. Развитие сопутствующей городской инфраструктуры для приема больших объемов грузов даст возможность значительно увеличить грузооборот Большого порта Санкт-Петербург. «Нам уже сейчас надо думать, что делать дальше. Это новый и очень интересный вызов. Инфраструктура порта на сегодняшний день не позволяет наращивать объем перевалки и обработки таких судов», — отметил он. По его расчетам, при увеличении разрешенной осадки до 13,5 м в Санкт-Петербурге появится возможность принимать и обрабатывать суда вместимостью

до 5000–6000 TEU и увеличить контейнерооборот до 3,5–4,5 млн TEU.

То есть если строить перспективные планы развития порта и формировать долгосрочные планы на будущее, то при снятии инфраструктурных ограничений Большой порт Санкт-Петербург может стать полноценным контейнерным хабом на Балтике и, возможно, крупнейшим в России по перевалке контейнерных грузов.

Однако проекты развития инфраструктуры Большого порта Санкт-Петербург требуют скрупулезного подсчета. Как заметил Алексей Безбородов: «Головолом-

Региональные власти Санкт-Петербурга пообещали ознакомиться с предложением бизнеса. «Самая тяжелая история, которую следует изучить, — это пропускная способность нашей уличной дорожной сети и возможности железной дороги. Мы вернемся к более детальному изучению этой инициативы. Ведь порт для города — это налоги, рабочие места», — прокомментировал ИАА «ПортНьюс» вице-губернатор Санкт-Петербурга Валерий Москаленко. Он напомнил, что морской канал порта Санкт-Петербург, построенный 139 лет

назад, изначально имел глубину 6,8 м. В дореволюционные годы его углубили до 8,5 м, в советский период работы по углублению канала продолжались, и сейчас его глубина составляет 11 м. То есть глубины находятся в тесной взаимосвязи с развитием флота. Безусловно, сигнал, посланный бизнесом для федеральных и городских властей, надо детально изучать и просчитывать, насколько такой подход будет экономически и стратегически целесообразен. Ведь если бизнесу дать продуманные ориентиры для развития, инвестиции государства подкрепятся частными вложениями, и, как следствие, эффективность расходов на инфраструктуру будет расти.

Татьяна Вильде

МОСКВА

МОСКВА КРУИЗНАЯ

Названы самые популярные направления речных круизов из Москвы в июле 2024 года.

К причалам Северного и Южного речных вокзалов Москвы в июле 2024 года будет совершено более 350 швартовок круизных судов, сообщил дептранс столицы.

Теплоходы совершат круизы до 50 городов и населенных пунктов России. Чаще всего в июле они будут отправляться в Углич, Казань, Ярославль, Мышкин и Санкт-Петербург.

«Мы продолжаем развивать речной транспорт... Уже третий месяц в этом году круизные теплоходы идут до туристических центров страны от московских речных вокзалов. С начала навигации причалы приняли и отправили суда в путешествие уже более 700 раз, на борту побывали свыше 120 тыс. пассажиров», — прокомментировал заместитель мэра Москвы — руководитель дептранса столицы Максим Ликсутов.



Фото из Telegram-канала дептранса Москвы

Напомним, ранее сообщалось, что количество судозаходов круизных теплоходов в Москве в навигацию 2024 года вырастет на 25%, по сравнению с прошлым сезоном, — до 2,3 тыс. ед.

МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

В ПОДМОСКОВЬЕ БУДУТ РАЗВИВАТЬ РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

Московская область и Росморречфлот обсудили перспективы развития внутренних водных путей региона.

На базе речного порта в городском округе Дмитровский (Московская область) планируется создать мультимодальный транспортный узел. Реализация проекта подразумевает модернизацию портовой инфраструктуры, строительство перевалочно-складских комплексов, инженерных объектов, подъездных путей.

«Мы планируем создать в Подмосковье хаб, где будет формироваться грузовая база, концентрироваться продукция, которую производят местные промышленные предприятия, и далее — отправлять ее в разные регионы, поскольку Московская область расположена на стыке пяти морей и обладает высоким транзитным потенциалом», — сказал руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко.

Речные перевозки должны стать полноценной альтернативой железнодорожным и автодорожным

путям. Они позволят увеличить объем транспортировки грузов по внутренним водным путям Подмосковья.

«Это очень важные проекты... Прежде всего они касаются двух направлений. Первое — экономика, все, что связано с речным транспортом и логистикой. И второе — прилегающие к каналу Москвы территории, которые очень популярны для отдыха. Наша задача — сделать так, чтобы там было комфортно для людей. Надеюсь, наша совместная работа позволит увидеть заметные результаты уже в ближайшее время», — сказал губернатор Московской области Андрей Воробьев.

Ранее руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко рассказал, что для увеличения объемов перевозки грузов по внутренним водным путям (ВВП) России ведомство намерено реализовать

проект по строительству транспортных хабов в трех регионах страны — Пермском крае, Самарской области и Татарстане. По его словам, мультимодальные узлы на базе речных портов позволят снизить транспортные издержки и диверсифицировать логистические возможности доставки грузов.

Также напомним, что во время своего послания президент Владимир Путин призвал модернизировать опорную сеть внутренних водных путей, это позволит обеспечить дополнительные экономические эффекты в области туризма и в развитии промышленности.

Общая протяженность ВВП России в 2023 году составила 101,68 тыс. км. В 2024 году запланировано содержание 97 тыс. км. Грузоперевозки по ВВП России в 2023 году снизились на 6,4% — до 108,8 млн тонн.



Фото с сайта Росморречфлота, автор Антон Чернов

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

ГРАНТ НА 100 МИЛЛИОНОВ

Хабаровский край получит деньги на создание кластера «Судостроение».

Хабаровский край выиграл федеральный грант в размере 100 млн рублей на создание кластера «Судостроение».

Грант предоставляется по итогам конкурса Минпросвещения России среди учреждений среднего профессионального образования для создания и развития образовательно-производственных центров в рамках федерального проекта «Профессионалитет». Средства Хабаровскому краю выделят в 2025 году.

Производственный центр будет создан на базе Комсомольского-на-Амуре судомеханического техникума. Средства гранта пойдут на приобретение оборудования и ремонт мастерских. Партнером проекта выступает

ПАО «Амурский судостроительный завод».

«Сегодня важно перенастроить систему профессионального образования на запросы рынка труда. Благодаря проекту «Профессионалитет» приобретает новое современное оборудование, обновляются подходы к обучению студентов колледжей по рабочим профессиям. С одной стороны, это помогает привлечению молодежи в приоритетные отрасли региональной экономики, а с другой — запущен эффективный механизм освоения современных навыков под контролем предприятия», — прокомментировали в министерстве образования и науки Хабаровского края.

НИЖНИЙ НОВГОРОД

«АУРУМ» ГОТОВ К «МОСКОВСКОЙ КРУГОСВЕТКЕ»

Круизное речное пассажирское судно будет ходить по Волге и Оке.



Фото с сайта правительства Нижегородской области, автор Олег Булыгин

В Нижнем Новгороде состоялась церемония поднятия государственного флага на круизном речном пассажирском судне проекта ПКС-180 «Аурум».

Трехпалубный теплоход-колесник является вторым судном проекта ПКС-180, построенным на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта для нижегородского круизного флота. Заказчиком выступает «Машпромлизинг». Судовладелец и оператор — ООО «Речсервис». Теплоход будет эксплуатироваться по круговому круизному маршруту «Московская кругосветка» по Волге и Оке.

Нижегородская область входит в туристическую макротерриторию «Большая Волга», объединяющую 13 регионов — от Московской области до Астраханской. Всего здесь представлено семь круизных центров, семь круизных операторов и более 40 круизных теплоходов и судов разного формата и класса.

Генеральный директор компании «ГАМА» Дмитрий Галкин напомнил, что исторический маршрут

«Московской кругосветки», который связывает Нижний Новгород и Москву, был возрожден в 2023 году спустя 40 лет.

Проект ПКС-180 — трехпалубный теплоход, рассчитанный на 180 пассажиров. Плоскодонная конструкция судов и небольшая осадка (1,28 м) позволяет теплоходам заходить в средние и малые реки и проходить под мостами. Длина судна — 82,6 м, ширина — 13,83 м. Привод гребных колес — электромеханический. Мощность дизель-генераторов — 3×315 кВт. Скорость экономичного хода составляет 17 км/ч. Автономность по запасам топлива — 14 суток.

Напомним, договор на строительство двух круизных колесных судов проекта ПКС-180 был заключен в конце 2017 года. Общий размер инвестиций оценивался примерно в 800 млн рублей. Головной колесный теплоход проекта ПКС-180 «Золотое кольцо» был спущен на воду в ноябре 2019 года. Судно совершило свой первый туристический рейс в 2023 году. Спуск на воду теплохода «Аурум» состоялся 4 мая 2023 года.



ЧУВАШИЯ

СТРАТЕГИЯ НА УЛУЧШЕНИЕ

Новы речные маршруты, причалы и суда должны появиться в Чувашии.

Кабмин Чувашии утвердил Стратегию развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в регионе. Она рассчитана на 2024–2035 годы.

Власти планируют развитие причальной инфраструктуры: в частности, в городах Козловка и Мариинский Посад ведется установка дебаркадеров для приема пассажирских судов, открытие навигации здесь состоялось 1 июля 2024 года. В стратегию также заложены увеличение парка речных судов и расширение маршрутной сети.

Доступность речных пассажирских перевозок предполагается обеспечить в том числе за счет субсидирования расходов перевозчиков, а повышение эффективности использования внутреннего водного транспорта — за счет согласования расписания речных перевозок с соседними регионами, сокращения простоя речных судов, обеспечения пересадок с одного речного маршрута на другой для речных поездов дальнего следования, внедрения единых проездных билетов и пересадочных абонементов, создания новых объектов инфраструктуры внутренних водных путей.

Чувашия планирует организовать перевозки на паритетной основе с соседними субъектами РФ, в частности с Татарстаном на линии Чебоксары — Казань (с 1 июля 2024 года). Также до-



Фото с сайта кабмина Чувашии

стигнута договоренность с Нижегородской областью о перевозках по маршруту Нижний Новгород — Чебоксары — Казань. Предполагается взаимодействие Чувашии, Татарстана, Нижегородской и Ульяновской областей, Башкортостана и Удмуртии в вопросах согласования расписания речных маршрутов и организации пересадок с одного речного маршрута на другой.

В будущем предполагается создание нескольких крупных операторов — заказчиков и эксплуатантов пассажирских перевозок речным транспортом в одном лице. По одному оператору будет создано для Чувашии, Нижегородской области и Татарстана. Причем в Чувашии, согласно паспорту проекта, такой государствен-

ный перевозчик начнет работать с 1 июня 2025 года.

Кроме того, власти Чувашии рассчитывают на субсидирование межрегиональных перевозок из федерального бюджета и проработку вопросов строительства пассажирских судов с применением механизма льготного лизинга.

Итогом реализации стратегии должно стать увеличение количества межрегиональных маршрутов с трех в 2024 году до семи в 2035 году, количества действующих внутри республики маршрутов — с четырех до семи. В текущем году речным транспортом в регионе воспользуются 87 тыс. пассажиров, к концу 2035 года их количество должно возрасти до 90 тыс.

НИЖНИЙ НОВГОРОД

НА РОССИЙСКИХ ДВИГАТЕЛЯХ

В Нижнем Новгороде начнут выпускать судовые двигатели мощностью 1200 кВт.

Нижегородский завод энергетического и нефтегазового машиностроения АО «РУМО» готовится к серийному выпуску судового двигателя РУМО-535 собственной разработки. Судовой дизельный двигатель мощностью 1200 кВт предназначен для использования на судах класса «река-море» в качестве главного двигателя, основного или резервного электроагрегата. До сих пор эту нишу в российском судостроении занимали зарубежные производители. Новая российская разработка по своим техническим характеристикам способна заменить иностранные аналоги на строящихся судах.

При проектировании двигателя конструкторы РУМО использовали программное обеспечение компании «АСКОН», в том числе систему трехмерного моделирования «Компас-3D», систему управления жизненным циклом изделия «Лоцман: PLM», систему автоматизированного проектирования технологических процессов «Вертикаль» и систему управления нормативно-справочной инфор-

мацией «Полином: MDM». С помощью программных инструментов были разработаны цифровые модели деталей и сборочных единиц изделия и конструкторская документация, на основе полученных 3D-моделей выполнены прочностные расчеты.

В двигателе используется отечественная элементная база: все детали, узлы и системы, материалы и сырье произведены в России. В начале 2023 года был изготовлен прототип двигателя, а осенью, после цикла испытаний, силовой агрегат получил свидетельство о типовом одобрении Российского морского регистра судоходства (РС). АО «РУМО» также имеет свидетельство поставщика судовых дизелей и энергетических установок для нужд предприятий Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) высшей категории «А».

В перспективе на базе технических решений РУМО-535 планируется развивать семейство импортонезависимых двигателей и электроагрегатов увеличенной мощности.

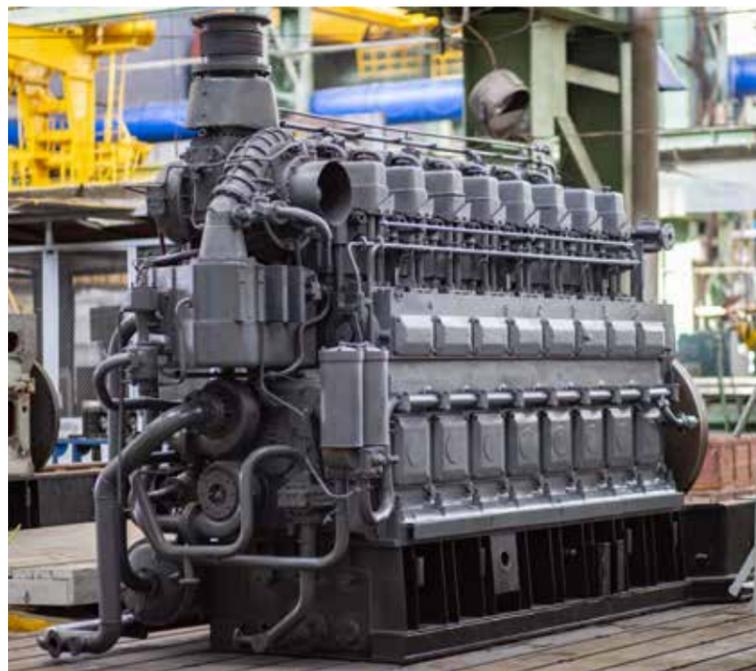


Фото предоставлено пресс-службой ГК «АСКОН»

БЕЛГОРОД

ПЕРВЫЙ РЕЧНОЙ
ТРАМВАЙ БЕЛГОРОДА

Город прорабатывает проект запуска водного пассажирского маршрута.

В Белгороде планируется запустить речные трамваи от набережной «Берега», объединив парк «Берега», урочище Сосновка и Пикник-парк. Об этом сообщил мэр города Валентин Демидов.

«В прошлом году идею предложил губернатор (Белгородской области. — Прим. ред.) Вячеслав Владимирович Гладков. Реализовать ее мы хотим в рамках проекта благоустройства набережной «Берега»... В том числе с привлечением частных инвестиций в этот проект», — сказал мэр.

По его словам, на первом этапе идет обсуждение с архитекторами и потенциальными инвесторами маршрута протяженностью 10 км в одном направлении. Он начинается в месте слияния рек Везелка и Северский Донец (у спорткластера парка «Берега») и завершается у Пикник-парка. Время прогулки около 45 минут.

«С председателем совета директоров ГК «Агро-Белогорье» Владимиром Федоровичем Зотовым



Фото из Telegram-канала Валентина Демидова

предварительно обсудили инфраструктурные решения, которые необходимы. Так, в первую очередь нужны причалы. На начальном этапе можно задействовать два. Один — новый — появится на месте слияния двух рек (в районе спорткластера парка «Берега»), а второй — в районе Пикник-пар-

ка — будет реконструироваться», — пояснил Валентин Демидов, добавив, что на встрече рабочей группы с представителями транспортной прокуратуры, госинспекции по маломерным судам и Федерации водных видов спорта через неделю будут обсуждаться все пункты дорожной карты.

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

БАГАЕВСКИЙ ГИДРОУЗЕЛ
И НАЛОГИ

Ростовская область планирует пересмотреть ставку налога на имущество в связи с завершением строительства Багаевского гидроузла.

В Ростовской области могут уменьшить налог на имущество для организаций, владеющих судоходными или портовыми гидротехническими объектами. Соответствующий законопроект внесен в Законодательное собрание региона губернатором Василием Голубевым.

Как пояснил председатель Законодательного собрания Ростовской области Александр Ищенко, данное решение связано с завершением строительства Багаевского гидроузла, ввод в эксплуатацию которого позволит увеличить про-

пускную способность Нижнего Дона более чем в два раза.

«Сумма налога будет уменьшена на сумму вложенных средств в строительство, реконструкцию, модернизацию этих объектов. Срок действия льготы — 5 лет», — добавил Александр Ищенко.

Ожидается, что данная мера поддержки позволит увеличить инвестиционную активность в регионе, будет стимулировать организации вкладывать средства в проекты, которые имеют важное стратегическое значение для развития области.

СПАСАТЕЛЬНАЯ ОПЕРАЦИЯ



Фото пресс-службы «Совкомфлота»

«СОВКОМФЛОТ»
НЕ БРОСИТ В БЕДЕ

Моряки «Совкомфлота» пришли на помощь терпящему бедствие иностранному судну.

Экипаж танкера ПАО «Совкомфлот» 23 июня 2024 года осуществил операцию по спасению 19 моряков с танкера Lavant, терпящего бедствие у побережья Йемена (Аденский залив).

Об этом сообщила пресс-служба «Совкомфлота».

Танкер «Совкомфлота» «НС Африка», следуя в Аденском заливе в 96 морских милях к юго-востоку от порта Ништун (восточное побережье Йемена), получил сигнал бедствия в 13:12 по местному времени. Экипаж оперативно отреагировал на полученный сигнал и изменил свой курс, направившись в район бедствия. Моряки тонущего судна вынужденно покинули

его, спустившись на спасательном плоту в открытое море, где и находились на момент их обнаружения.

Во главе с капитаном судна «НС Африка» Константином Пронченком экипаж спас 19 моряков, среди которых оказались граждане Индии, Мьянмы, Бангладеша и Индонезии. Все они были подняты на борт, размещены и снабжены питьевой водой и продуктами. Пропавших без вести и пострадавших нет.

По завершении спасательной операции танкер проследовал в направлении Суэцкого канала, продолжив выполнение рейсового задания. Спасенных моряков высадили в порту Суэц.

ОБРАЗОВАНИЕ

ПЕРВАЯ ПРАКТИКА

Курсанты ВГУВТ познакомятся с крупнотоннажным флотом Дальневосточного морского пароходства.

Курсанты института «Морская Академия» Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ) впервые в 2024 году пройдут практику на крупнотоннажных морских судах в Дальневосточном морском пароходстве (ДВМП, головная компания транспортной группы FESCO).

Такая возможность предоставлена победителям морского чемпионата FESCO, который проходил во Владивостоке в феврале 2024 года. Более 400 курсантов четырех российских морских вузов

состязались за звание лучших. В финал прошло 40 человек, ВГУВТ занял первое и третье призовые места. На практику уже отправились 10 человек с различных курсов.

По словам директора института «Морская академия» ВГУВТ Михаила Чурина, в случае успешного прохождения практики обучающиеся института смогут получить рабочие места по специальности в судоходной компании. Практика рассчитана на четыре месяца. Курсанты будут учиться на судах, предназначенных для международных перевозок.



Фото предоставлено ВГУВТ

ПРИЕМНАЯ КАМПАНИЯ

ШАГ В ПРОФЕССИЮ

ВГУВТ открыл новые программы обучения по морскому и речному транспорту.

Волжском государственном университете водного транспорта (ВГУВТ) продолжается приемная кампания 2024 года. В этом сезоне головной вуз предлагает абитуриентам 473 бюджетных места по очной и 110 по заочной форме обучения.

В первый день приема во ВГУВТ было подано 39 заявления: 32 на программы высшего образования и 7 на программы СПО.

ВГУВТ пролицензировал новые образовательные направления по морскому и речному транспорту. В вузе открыты программы высшего образования «Водные пути, порты и гидротехнические сооружения», «Инженерно-экономическое обеспечение технологий и бизнес-процессов водного транспорта», «Проектирование и постройка кораблей, судов и объектов океанотехники», а также программы СПО «Эксплуатация внутренних водных путей» (Рыбинск) и «Судостроение» (Нижний Новгород, Пермь).

ВГУВТ — крупнейший водотранспортный образовательный комплекс Поволжья, который включает головной вуз,

Нижегородское речное училище имени И. П. Кулибина и 6 филиалов. Университет обеспечивает непрерывность образовательного процесса, давая возможность перехода от среднего профессионального образования к высшему и послевузовскому (аспирантура и повышение квалификации). Обучение в территориально-отраслевом образовательном комплексе имеет ряд преимуществ, среди которых — возможность получения образования разного

уровня в рамках одного учебного заведения.

Прием на программы высшего образования во ВГУВТ осуществляется до 25 июля, на программы СПО — до 15 августа. Подать документы можно очно, по почте, через сайт вуза, а также с помощью сервиса «Поступление в вуз онлайн» на портале Госуслуг. В этом году онлайн-сервис работает для абитуриентов, идущих на платное отделение, на целевые и льготные места бюджетного приема.



Фото пресс-службы ВГУВТ

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

ЦИФРОВЫЕ ДВОЙНИКИ СУДОВ

Как современные технологии помогут в строительстве и эксплуатации судов.

Российский морской регистр судоходства (РС) видит преимущества и перспективы применения цифровых двойников на всех этапах жизненного цикла судна. Эта тема была отражена в докладах представителей РС на XXIV Всероссийской научно-практической конференции Моринтех-Практик «Информационные технологии в судостроении — 2024», которая прошла в Санкт-Петербурге.

На форуме выступили начальник управления научно-исследовательской деятельности и инжиниринга Алексей Захаров и старший эксперт отдела научно-исследовательской деятельности РС Максим Юрков.

Как пояснили специалисты, на основе цифровой модели можно разрабатывать технологию изготовления, проводить модельные испытания взамен натурных и формировать управляющие программы для станков с ЧПУ. С помощью цифрового двойника и технологии дополненной реальности будет легко проверить соответствие изготовленного изделия модельным параметрам.

На этапе эксплуатации с помощью цифрового двойника можно прогнозировать состояние механизмов и своевременно планировать их обслуживание и замену, что

позволит снизить риски отказов и повысит безопасность эксплуатации судна.

Имея цифровую модель судна, информацию о его загрузке, прогнозируемых погодных условиях и трафике на пути его следования, можно формировать рекомендации по оптимизации маршрута и скорости движения. Кроме того, цифровой двойник может применяться для контроля состояния или управления физическим объектом, например, при использовании технологий автономного судовождения.

«Для полноценного эффективного и безопасного приме-

нения цифровых двойников необходимо решить ряд задач, первоочередные из которых — выработка унифицированного подхода и согласованность данных, представляемых от различных систем автоматизированного проектирования. Реализация этих решений требует участия и активного взаимодействия всех участников процесса — проектных организаций, судостроительных предприятий, изготовителей изделий, классификационного общества и судовладельцев», — подчеркнули специалисты Регистра.



Рис. с сайта РС



НАГРАДЫ

ПОЧЕТНАЯ НАГРАДА



Фото с сайта ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова

Ректор ГУМРФ им. адм. С. О. Макарова Сергей Барышников награжден орденом

Президент России наградил ректора ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова орденом Дружбы.

Дружбы. Указ «О награждении государственными наградами Российской Федерации», подписанный Владимиром Путиным, опубликован на сайте Кремля.

«За заслуги в научно-педагогической деятельности, подготовке высококвалифицированных специалистов и многолетнюю добросовестную работу наградить орденом Дружбы Барышников Сергея Олеговича — ректора федерального го-

сударственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова», город Санкт-Петербург», — говорится в указе.

Орден Дружбы — государственная награда Российской Федерации. Учрежден указом президента РФ от 2 марта 1994 года № 442.

ОБРАЗОВАНИЕ

АУДИТОРИЯ С ИМЕНЕМ

В ГУМРФ открылся кабинет курсового и дипломного проектирования.



Фотографии предоставлены пресс-службой ГУМРФ

В ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова открыли новый учебный класс — кабинет курсового и дипломного проектирования имени Н. П. Пузыревского — первого декана факультета водных сообщений.

В аудитории будут обучаться студенты различных направлений подготовки Института водного транспорта. Она оснащена современными компьютерами и мультимедийным оборудованием, имеется все необходимое для проведения семинаров, научных конференций и симпозиумов.

На торжественном мероприятии в честь открытия нового ка-

бинета выступили ректор ГУМРФ Сергей Барышников, директор Института водного транспорта Юрий Езов, заведующий кафедрой водных путей и водных изысканий Геннадий Гладков, заведующий кафедрой гидротехнических сооружений, конструкций и гидравлики Константин Моргунов, генеральный директор ООО «Балтморпроект СПб» Алексей Терновой.

Кабинет курсового и дипломного проектирования создан при поддержке ПАО «НК «Роснефть».

Взаимодействие между ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и ПАО «НК «Роснефть» осуществ-

ляется с 2015 года, когда между организациями было заключено генеральное соглашение. За годы сотрудничества реализован ряд важных проектов в области поддержки научной и образовательной деятельности.

Нестор Платонович Пузыревский (годы жизни — 1861–1934) окончил Институт инженеров путей сообщения Александра I. Он проводил изыскания и исследования водных путей и рек России (Московско-Нижегородского водного пути, Дона, Северного Донца, Оки и др.), дал описание и составил проекты их улучшения и шлюзования. В 1904 году начал педагогиче-



скую деятельность. С 1920 по 1927 годы Н. П. Пузыревский был первым деканом созданного факультета водных сообщений. С 1930 года — профессор Ленинградского института инженеров водного транспорта.

Н. П. Пузыревский является автором ряда работ в области гидротехники, гидравлики, теории грунтов, оснований и фундаментов. Им были разработаны проекты подвижной плотины, шлюзовых ворот, судоподъемников и др. Он положил начало разработке метода начальных параметров, широко применяемого в строительной механике.

ИЗОБРЕТЕНИЯ

ДЛЯ МОРЯКОВ СОЗДАН УНИКАЛЬНЫЙ ТРЕНАЖЕР

В Макаровке установили первый в России полномасштабный тренажер свободно падающей шлюпки.



Фото «Водного транспорта»

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова открыли первый в России полномасштабный тренажер для подготовки членов экипажей судов по использованию спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения.

Комбинация натурального тренажера реальной спасательной шлюпки, смонтированной на динамической подвижной платформе, и компьютерного навигационного симулятора является абсолютной новацией в Российской Федерации и имеет лишь несколько неполных аналогов в мире.

Работа над тренажером, сообщил директор по развитию ООО «Сторм» Геннадий Суйтс, велась около полугода, а в изготовлении принимали участие еще две компании: ООО «Шестая Степень» и ЗАО «Пелла-Фиорд».

«В такой комплектации данный тренажер — единственный в мире. Он создан российскими компаниями из российских комплектующих и на российском программном обеспечении, — сказал Геннадий Суйтс. — То есть это полностью российский продукт». Он добавил, что в 2024 году опубликована новая редакция типового учебного (модельного) курса ИМО 1.23 «Подготовка специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками», и тренажер полностью соответствует этим рекомендациям.

Уникальный, не имеющий аналогов в отрасли тренажер предназначен для отработки навыков безопасной посадки, высадки, управления и маневрирования шлюпкой в различных погодных условиях, в том числе в штормовую и ненастную погоду, а также ночью.

Шлюпки свободного падения считаются самым надежным спасательным средством, обеспечивающим эвакуацию людей с гибнущего судна при любых погодных условиях. Они гарантируют безопасность людей при расстоянии

от посадочной платформы до поверхности воды 20 метров. Также аналогичные шлюпки применяются для эвакуации с шельфовых платформ по добыче углеводородов с высотой до поверхности воды до 50 метров.

Шлюпка устанавливается в наклонном положении по бортам судна или на корме. При отдаче удерживающих шлюпку стопоров она разгоняется по направляющим наклонной рамы и приводняется на безопасном расстоянии от судна.

Ректор ГУМРФ им. С. О. Макарова Сергей Барышников в своем выступлении напомнил, что «после трагедии «Булгарии» перед вузом руководством отрасли была поставлена задача разработать программу подготовки плавсостава судов для управления эвакуацией людей, которые находятся в панике». «Мы выполнили эту задачу. И новый тренажер станет продолжением этого направления работы. Благодарю всех, кто трудился над его созданием», — сказал Сергей Барышников.

«Открываем этот новый тренажерный комплекс в преддверии Дня работника морского и речного флота, — отметил директор тренажерного центра ГУМРФ им. С. О. Макарова Сергей Айзинов. — Но работа моряка — это не только праздники, а тяжелая суровая работа в море, в шторма, при сильных ветрах, в условиях ледового сжатия, обледенения судов. Поэтому с новым тренажером у нас открывается отличная возможность здесь на берегу максимально подготовить курсантов нашего университета и тех моряков, кто проходит у нас дополнительную профессиональную подготовку, к любым ситуациям, которые бывают в море».

Морской учебно-тренажерный центр Макаровки планирует разработать методику применения нового технического средства обучения и приступить к подготовке экипажей судов на новом тренажере уже в 2024 г.

