



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



**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ И РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ**  
СТР. 2



**РЕКА ПРИРАСТАЕТ ПАССАЖИРАМИ И ГРУЗАМИ**  
СТР. 3



**ГРУЗОВОЙ РЕКОРД**  
СТР. 5



**ЭКСПОРТ И ИМПОРТ FESCO**  
СТР. 6



**ДИСТАНЦИОННЫЙ РЕЙС**  
СТР. 10



**СДЕЛАНО В РОССИИ**  
СТР. 11



Фото «Водного транспорта»

## СПУЩЕН НА ВОДУ ПОД АПЛОДИСМЕНТЫ ПРЕЗИДЕНТА

Атомный ледокол «Чукотка» сошел со стапелей Балтийского завода.

Балтийский завод 6 ноября 2024 года спустил на воду универсальный атомный ледокол (УАЛ) проекта 22220 «Чукотка». В церемонии по видеосвязи принял участие президент РФ Владимир Путин.

В Петербурге на Балтийском заводе присутствовали губернатор города Александр Беглов, губернатор Чукотского автономного округа Владислав Кузнецов, генеральный директор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев, генеральный директор ОСК Андрей Пучков, генеральный директор Балтийского завода Александр Коновалов и другие гости. По видеосвязи участвовали министр промышленности и торговли РФ Антон Алиханов и министр транспорта РФ Роман Старовойт. Крестной матерью ледокола «Чукотка» стала председатель совета федеральной территории «Сириус», член Совета при

президенте по науке и образованию Елена Шмелева.

Атомоход «Чукотка» был заложен в декабре 2020 года. Контрактный срок его сдачи — декабрь 2026 года.

«Чукотка» — пятый (четвертый серийный) ледокол проекта 22220, который строится на Балтийском заводе по заказу госкорпорации «Росатом». Суда данного проекта являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в западном районе Арктики.

Ледоколы типа ЛК-60Я (ледокол с ядерной силовой установкой мощностью 60 МВт) проекта 22220 предназначены для замены судов типа «Арктика» (проект 10520), «Россия» (проект 10521) и «Таймыр» (проект 10580), у которых в 2020-х годах закончатся сроки эксплуатации. Технический проект был разработан ОАО «Цен-

тральное конструкторское бюро «Айсберг». Силовая установка спроектирована АО «Опытное конструкторское бюро машиностроения имени И. И. Африкантова», ее изготовитель — ПАО «Машиностроительный завод «ЗиО-Подольск».

Атомоходы проекта 22220 оснащены реакторными установками «РИТМ-200», которые относятся к четвертому поколению реакторов гражданского судового класса. Установка включает два реактора тепловой мощностью 175 МВт каждый. Ее основное преимущество — компактность и экономичность, что позволяет строить ледоколы двухосадочными и обеспечивать улучшенные технические характеристики судна по скорости и ледопроеходимости.

Сейчас в акватории Северного морского пути работают головной атомоход проекта 22220 «Арктика» (введен в эксплуатацию в 2020 году),

первый серийный — «Сибирь» (введен в 2021 году) и второй серийный — «Урал» (введен в 2022 году). На Балтзаводе завершается строительство четвертого (третьего серийного) УАЛ «Якутия», его планируется сдать в конце 2024 года. В январе этого года состоялась закладка пятого серийного атомохода проекта 22220 «Ленинград». В 2025 году планируется заложить шестой серийный УАЛ «Сталинград». Ледоколы строятся на класс Российского морского регистра судоходства.

*Основные характеристики атомных ледоколов проекта 22220: длина — 174 м; ширина — 34 м; осадка — 10,5/9,3 м; мощность — 60 МВт (на валлах); водоизмещение — 33,54 тыс. тонн; ледопроеходимость — 2,9 м; расчетный срок службы — 40 лет; численность экипажа — 54 человека.*



## РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

## РЕКА ПРИРАСТАЕТ ПАССАЖИРАМИ И ГРУЗАМИ

На внутренних водных путях России подходит к завершению навигация 2024 года: в одних бассейнах она уже закрыта, в других это произойдет в ближайшие недели. По предварительным данным, грузоперевозки по ВВП показали рост в 10%, достигнув к ноябрю 90 млн тонн.



Фото с сайта Росморречфлота

В ряде бассейнов уже успели подвести итоги. Так, в Двинско-Печорском, где последний участок реки Северная Двина был закрыт 5 ноября, перевезли более 2,75 млн тонн грузов. Грузоперевозки в Обь-Иртышском бассейне, который является крупнейшим в России, в текущем году увеличились на 6,7% и составили более 13,5 млн тонн. В Амурском бассейне было перевезено более 1,73 млн тонн грузов, в Енисейском и Байкало-Ангарском бассейнах (оба — администрация «Енисейречтранс») — 4,5 млн и 1,6 млн тонн соответственно. Отмечается, что объемы растут за счет развития нефтегазовой промышленности.

Предварительные цифры озвучили в Азово-Донском бассейне, хотя до завершения навигации здесь еще несколько недель: объемы перевезенных грузов показали рост на 26,5% относительно прошлого года, достигнув 7 млн тонн. Грузоперевозки в бассейне увеличились за счет роста транзита, а также благодаря загрузке Усть-Донецкого порта и портопунктов станиц Багаевская и Мелиховская. Перевозки нефтепродуктов из портов, расположенных на Волге, Каме и Каспийском море, в направлении Средиземного и Черного морей выросли на 39%, зерновых грузов — на 17,1%, минерально-строительных — на 60,8%.

На Волго-Балте окончание работы гидротехнических сооружений и средств навигационного оборудования, согласно приказу Росморречфлота, запланировано на 15 ноября. При этом в связи с благоприятными погодными условиями и заявками от судовладельцев работа шлюзов будет продлена на несколько дней. По состоянию на 10 ноября 2024 года, в бассейне было перевезено 12,3 млн тонн грузов, основными из которых являются: строительные — 7,5 млн тонн, металл — 1,2 млн тонн, флюсы — 1,5 млн тонн, нефтепродукты — 620,8 тыс. тонн и лес — 509,9 тыс. тонн. Как сообщили в администрации бассейна, перевозку грузов в границах Волго-Балта осуществляли более 150 судоходных компаний.

Через шлюзы Беломорско-Балтийского канала, несмотря на перерыв транзитного судоходства с 29 июля с происшествием в ходе реконструкции плотины № 23 и проведением восстановительных работ, зафиксирован рост грузопотока. Объем перевозок увеличился на 33,3% и составил 233,96 тыс. тонн.

Как рассказал заместитель руководителя Росморречфлота Федор Шишлаков, план северного завоза жизненно важных грузов на 2024 год был выполнен на 100%: в отдаленные регионы доставлено 1,55 млн тонн.

«Все запланированные грузы были доставлены потребителю. И на всех участках внутренних водных путей, где осуществлялся северный завоз, навигация завершена, навигационная обстановка снята, суда благополучно встали на зимний отстой», — добавил Федор Шишлаков.

По мнению директора по судоходной политике Российской палаты судоходства, председателя Общественного совета при Росморречфлоте Анны Исаевой, потенциал внутреннего водного транспорта на данный момент не реализован в полной мере. Среди основных преимуществ данного вида транспорта она назвала экологичность, безопасность и энергоэффективность. Кроме того, именно водным транспортом возможна перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

«Нельзя забывать и о том, что внутренний водный транспорт способен снимать пиковые нагрузки с железных и автомобильных дорог в летний период», — добавила Анна Исаева.

Росморречфлот рассчитывает в 2027 году увеличить объем перевалки грузов в речных портах на 20% за счет создания перегрузочных центров, так называемых хабов. В текущем году в Республике Татарстан заработал первый такой центр, расположенный в Свияжске.

## ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Продолжают восстанавливаться пассажирские перевозки по рекам России. За 10 месяцев 2024 года рост составил 13% относительно прошлого года и достиг 11 млн человек. С учетом того, что в некоторых регионах навигация все еще продолжается, по итогам года данный показатель будет выше.

«Цифры свидетельствуют о значительном росте интереса к перевозкам по рекам. Наиболее популярные туристические направления: Москва — Санкт-Петербург и маршруты по Волге. В целом на внутренних водных путях в 2024 году эксплуатировалось порядка 100 круизных судов. И что отрадно отметить, эксплуатируются такие суда уже и Сибири, что дает толчок дальнейшему развитию круизного судоходства на сибирских реках», — рассказал заместитель руководителя Росморречфлота Федор Шишлаков.

По мнению директора по судоходной политике Российской палаты судоходства, председателя Общественного совета при Росморречфлоте Анны Исаевой, поскольку в России активно строится круизный флот, в ближайшие годы количество пассажиров должно достичь отметки в 500 тыс. человек (в 2023 году в России было перевезено более 400 тыс. круизных пассажиров — прим. ред.).

Как рассказала директор по развитию ПАО «Московское речное пароходство» Светлана Гончарова, загрузка теплоходов в навигацию 2024 года в летнее время составляла 90% и более. При этом за счет благоприятных погодных условий круизы пользовались спросом среди отдыхающих и в более низкий сезон — весной и осенью.

«Мы в этом году перевезли на 44% больше туристов, чем в прошлом году. Это связано с хорошей погодой, которая стояла с весны по

осень. Кроме того, все больше туристов выбирают не круговые рейсы, а одностороннему. Например, из Москвы в Санкт-Петербург. А обратно добираются на других видах транспорта», — добавила Светлана Гончарова.

Среди основных проблем, с которыми сегодня сталкивается круизная отрасль России, она назвала отсутствие кадров и цены на топливо.

В Волго-Балтийском бассейне в навигацию 2024 года перевозки пассажиров выполняли более 30 круизных компаний. По предварительным итогам, круизным флотом было перевезено 375,9 тыс. человек (в 2023 году — 354,6 тыс.). Услугами компаний, осуществляющих перевозки на скоростном и экскурсионно-прогулочном флоте в Санкт-Петербурге, воспользовались 3,8 млн человек (в 2023 году — 3,7 млн человек).

Несмотря на рост круизных туристов, основной функцией водного транспорта остается транспортная, когда пассажиры выбирают короткие рейсы, чтобы попасть из одной точки в другую. Так, пассажироперевозки в Енисейском и Байкало-Ангарском бассейнах внутренних водных путей в навигацию 2024 года выросли на 4% относительно предыдущего года — до 1,88 млн человек. ФБУ «Администрация Енисейского бассейна внутренних водных путей» (администрация «Енисейречтранс») обслуживает сегодня 14 пассажирских линий, включая 5 — на Енисее и 9 — на Ангаре и Байкале. В регионе работают 32 паромные переправы. При этом внутренний водный транспорт зачастую является единственным средством сообщения с труднодоступными населенными пунктами.

В Обь-Иртышском бассейне пассажирские перевозки достигли 1,8 млн человек, в Двинско-Печорском — свыше 913 тыс. пассажиров.

Окончание на стр. 3

## РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

## РЕКА ПРИРАСТАЕТ ПАССАЖИРАМИ И ГРУЗАМИ

Начало на стр. 2

Отдельное внимание в 2024 году было уделено межрегиональным скоростным пассажирским перевозкам. Напомним, Минтранс России была создана соответствующая комиссия, одна из задач которой — выработка механизмов государственной поддержки таких перевозок. Впервые очередь решено развивать сообщение на Волге. Был принят проект «Речные магистрали», который планируется реализовать в пять этапов. Скоростное сообщение будет налажено между несколькими регионами, в том числе Нижегородской и Ульяновской областей, Республикой Татарстан, Пермским краем и др. Ожидается, что в перспективе нескольких лет развитие скоростных пе-

ревозок даст заметный прирост количества пассажиров, выбирающих именно водный транспорт.

«Судоходное сообщество возлагает большие надежды на реализацию формируемого в настоящее время федерального проекта «Развитие опорной сети внутренних водных путей» нацпроекта «Эффективная транспортная система», — отметила Анна Исаева. Директор по судоходной политике Российской палаты судоходства и председатель Общественного совета при Росморречфлоте также подчеркнула, что один из основных показателей федерального проекта — обеспечение прохода судов с осадкой 3,6 м на Единой глубоководной системе европейской части нашей страны,

что позволит эффективно эксплуатировать флот, в том числе и круизный, независимо от водности в конкретную навигацию.

Решение инфраструктурных проблем, 100% выделение средств на текущее содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений по нормативам, утвержденным Правительством, продолжение реализации мер господдержки судостроительных программ позволит реализовать недоиспользуемый в настоящее время потенциал внутреннего водного транспорта, будет способствовать развитию Международного транспортного коридора «Север-Юг».

Кристина Ткачева



Фото с сайта компании «ВодоходЪ»

## СТРАХОВАНИЕ

## СТРАХОВЫЕ ЛЬГОТЫ ОСТАЮТСЯ

Подписан закон о продлении нулевых страховых взносов для членов экипажей российских судов.

Президент РФ Владимир Путин подписал закон, предусматривающий продление единых пониженных тарифов страховых взносов в отношении выплат членам экипажей судов, зарегистрированных в Российском морском реестре судов (РМРС). Документ от 29 октября 2024 года № 363-ФЗ размещен на портале опубликования правовых актов.

Изменения внесены в ст. 427 ч. 2 Налогового кодекса РФ. Они предусматривают продление до 2037 года включительно периода применения пониженного тари-

фа страховых взносов в размере 0%. Плательщиками льгот являются судоходные компании. Исключение сделано для судов, используемых для хранения и перевалки нефти, нефтепродуктов и сжиженного природного газа (СПГ) в российских морских портах.

Закон вступит в силу через один месяц со дня официального опубликования, но не ранее первого числа очередного расчетного периода по страховым взносам.

Напомним, льгота была введена с 1 января 2012 года на период до 2027 года. По

расчету правительства, за это время количество судов, зарегистрированных в РМРС, возросло в 2,7 раза, общий дефлит флота увеличился более чем в 4,4 раза. Только для строительства транспортного флота за этот период в экономику страны было привлечено более \$3 млрд частных инвестиций. Как говорилось в пояснительной записке к текущему законопроекту, продление льготы позволит создать благоприятные условия для развития транспортного флота и гражданского судостроения РФ.

## РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ



Фото с сайта правительства Ярославской области

## ФЕДЕРАЛЬНЫЙ БЮДЖЕТ И РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

На развитие речного пассажирского транспорта будет направлено дополнительное финансирование.

Государственная дума РФ приняла в первом чтении проект федерального бюджета на 2025 год и на плановый период 2026–2027 годов.

Как отметил спикер Госдумы Вячеслав Володин, «уже есть понимание, какие поправки будем прорабатывать ко второму чтению совместно с правительством». В частности, «должны найти отражение в проекте бюджета и получить дополнительное финансирование те вопросы, которые мы обсуждали на выездных заседаниях Совета ГД», включая развитие речного пассажирского транспорта.

Доходы федерального бюджета в 2025 году прогнозируются в размере 40,29 трлн рублей. В номинальном выражении это на 11,6% больше, чем в текущем

году. Федеральные расходы в 2025 году повысятся до 41,47 трлн рублей.

Одновременно с принятием в первом чтении проекта федерального бюджета депутаты приняли постановление, в котором отражены основные направления доработки законопроекта ко второму чтению.

Напомним, в проекте бюджета РФ на 2025–2027 годы на госпрограмму «Развитие транспортной системы» предусмотрено 4,8 трлн рублей, на «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений» — 184,5 млрд рублей. На реализацию нацпроекта «Транспортная мобильность» закладывается более 184 млрд рублей, на «Промышленное обеспечение транспортной мобильности» — 678,7 млрд рублей.





# СУДОСТРОЕНИЕ: ИНТЕГРАЦИЯ В ЦИФРУ

В России реализуется уникальный проект по созданию цифровой верфи на действующем Онежском судостроительно-судоремонтном заводе.

Он станет базовой площадкой развития цифровых технологий в судостроении страны. В декабре 2024 года будет завершена первая очередь глубокой модернизации предприятия. При этом верфь загружена заказами, поэтому передовые промышленные технологии сразу интегрируются в производственные процессы.

## МАСШТАБ МОДЕРНИЗАЦИИ

Специфика проекта именно в том, что глубокая модернизация верфи ведется параллельно со строительством судов. С одной стороны, это создает определенные сложности для судостроителей. С другой — все производственные процессы постепенно адаптируются к передовым промышленным технологиям, которые сразу тестируются в работе.

Как рассказал директор Онежского судостроительно-судоремонтного завода (ОССЗ) Владимир Майзус, например, буксир ледового класса Arc4, который планируется сдать в конце 2025 года «Росморпорту», будет строиться в том числе и на новых мощностях. Формирование корпуса, его насыщение необходимыми системами планируется выполнять уже на новом стапеле, а спуск будет осуществлен с действующего слипа, но с новыми стапельными тележками.

Глубокая модернизация мощностей ОССЗ стартовала в 2021 году. В рамках первой очереди выполняется строительство и оснащение высокотехнологичным оборудованием блока корпусных цехов (БКЦ), внедряются средства автоматизации и роботизации производства, создаются объекты энергообеспечения и инфраструктуры, а также условия для работы интегрированной информационной системы управления цифрового производства.

«Перед нами поставлена задача с 1 декабря 2024 года начать работать на новых мощностях. Мы выполним

эту задачу на 100%. Сейчас завершаем работы по строительству, нанесению незащитных покрытий на металлоконструкции, закрываем контур сэндвич-панелями, устанавливаем системы отопления и водоснабжения. Работы много, но есть четкое понимание, что надо делать и в какие сроки это будет выполнено», — заверил руководитель предприятия.

По его словам, помимо стройки, отрабатываются новые технологические процессы и подходы с учетом тех возможностей, которые дает цифра. Все устанавливаемое оборудование будет находиться в общей цифровой сети предприятия. В ближайшее время из Санкт-Петербурга поставят центр обработки данных, который поможет увязать и нарастить имеющуюся цифровую сеть завода.

Параллельно дорабатываются и внедряются решения «Global-Marine: система управления судостроением и судоремонтом».

В июле текущего года при посещении завода начальник управления президента РФ по вопросам национальной морской политики Сергей Вахруков отметил, что проект строительства цифровой верфи может быть масштабирован на другие судостроительные предприятия России. «Сейчас мы видим завершающий этап и приближаемся к запуску первой в России цифровой верфи. Этот уникальный опыт важен не только для Карелии, в будущем мы планируем его масштабировать по всей стране, так как сегодня имеется большая потребность в строительстве судов. Планируем, что цифровая верфь в Карелии станет типовой образцовой площадкой», — прокомментировал Сергей Вахруков.

## ЗАХОД НА ВТОРОЙ КРУГ

За первой очередью модернизации сразу же начнется следующий этап. «В этом году необходимо приступить ко второй очереди, которой предусмотрено строитель-

ство автоматизированного склада судового оборудования, модернизация открытого стапеля и слипа для спуска-подъема судов», — заявил помощник президента Российской Федерации, председатель Морской коллегии России Николай Патрушев в ходе своего визита в Петрозаводск в сентябре текущего года.

На реализацию второй очереди Росморречфлоту из резервного фонда правительства Российской Федерации в текущем году выделено 2 млрд рублей. А с начала реализации проекта инвестировано более 5 млрд рублей.

«Это реальный проект, не на бумаге, в рамках которого выполняется конкретная работа. Государство, несмотря на сложную экономическую и политическую ситуацию, выделило транш для последующей модернизации завода», — отметил Владимир Майзус. — Теперь много будет зависеть от результатов того, как мы справимся с поставленными перед нами задачами. Если сработаем хорошо и появится действительно высокая производительность и качественная продукция, то, возможно, появится финансирование и следующих идей, которые могут принести ощутимую пользу для страны».

Как ранее поясняли в Росморпорте, в рамках второй очереди модернизации ОССЗ в ближайшие два года на заводе также появится роботизированное оборудование очистки и окраски корпусов судов, что позволит сократить сроки и стоимость этих работ.

«Проект предполагает увеличение производительности труда не менее чем в 2 раза и количества построенных судов на заводе с 3 до 8 ежегодно за счет строительства нового блока корпусных цехов, инфраструктурных объектов, а также внедрения цифрового сопровождения создания судов, роботизации и автоматизации процессов производства», — рассказал советник заместителя генерального директора по



Фото предоставлено пресс-службой Росморречфлота

флоту Росморпорта Дмитрий Угренок на II форуме «Арктика — Регионы» в Архангельске.

На ОССЗ впервые будет установлен комплекс универсальной роботизированной лазерно-дуговой сварки для изготовления судостроительных конструкций.

На всех этапах производства внедряют судометрические системы для заблаговременной оценки собираемости судовых конструкций и внесения необходимых корректив в производственный процесс, сопровождения стыковки секций и блоков в корпусе судна. На каждом производственном участке блока корпусных цехов будут установлены промышленные мониторы для визуализации процесса сборки и отображения на рабочем месте 3D-модели судна или собираемой конструкции, а инженерно-технические работники будут снабжены специальными планшетами.

## НА ПОЛНОМ ХОДУ

Обновляясь, верфь продолжает строить суда. Так, в начале ноября с Онежского судостроительно-судоремонтного завода в Санкт-Петербург для достроечных работ отправлен краболов проекта ССа5712LS «Капитан Фирсов». Это третье судно серии для ГК «Русский краб». В 2025 году ОССЗ передаст заказчику четвертое — последнее судно этой серии.

Кроме этого, для Росморпорта строятся два нефтемоторосборщика, три буксира ледового класса Arc4, два мелкосидящих ледокола проекта 22740.

## КАДРОВЫЙ ВОПРОС

После завершения проекта на ОССЗ будет создано

не менее 600 новых высокопроизводительных рабочих мест. Реальность времени такова, что любой проект развития подразумевает, помимо решения производственных и строительных задач, еще и кадровое обеспечение. «Главный вопрос на любом предприятии сегодня — это кадры. Это действительно большая проблема, которую мы решаем разными путями. Привлекаем подрядчиков, проводим перераспределение сотрудников завода между новыми и действующими мощностями, принимаем активное участие в подготовке кадров», — сказал Владимир Майзус.

ОССЗ в рамках федерального проекта «Профессионалитет» создал соответствующие направления обучения в Петрозаводском автотранспортном техникуме. Здесь готовят по таким рабочим специальностям, как: сборщики корпусов судов, сварщики и т.д. В 2025 году состоится первый выпуск учащихся по профессии судостроитель.

Для обеспечения завода высококвалифицированными специалистами запланировано создание в Петрозаводске центра подготовки кадров по судостроительным специальностям. Как пояснил Владимир Майзус, «в Петрозаводске планируется создать филиал Корабелки (Санкт-Петербургский государственный морской технический университет), не только для нашего предприятия, а и для обучения специалистов из других городов, из других предприятий».

Татьяна Вильде

## КОНТЕЙНЕРЫ



Фото из Telegram-канала FESCO

## ЕЩЕ БОЛЬШЕ КОНТЕЙНЕРОВ

Самый большой рост контейнерных перевозок отмечен в портах Северо-Запада России.

Российский контейнерный рынок в январе-сентябре 2024 года увеличился на 7% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года и достиг 4,927 млн TEU, по данным аналитиков транспортной группы FESCO.

Импортные перевозки выросли на 3% — до 2,1 млн TEU, экспортные — на 7%, до 1,33 млн TEU, внутрироссийские перевозки — на 8%, до 1,04 млн TEU, контейнерный транзит — на 25%, до 454 тыс. TEU. При этом

за отчетный период экспорт через порты Дальнего Востока снизился на 27%.

Также отмечается, что экспортные перевозки через порты Северо-Запада России продемонстрировали рост в 57%, через порт Новороссийск отправки выросли на 28%. Вместе с тем импортные перевозки через российские дальневосточные порты выросли на 9%, через порты Северо-Запада — на 28%. Импортные отправки через порт Новороссийск сократились на 3%.

## ПОРТ ОЛЯ

## ГРУЗОВОЙ РЕКОРД

Порт Оля за год перевалит рекордные 1 млн тонн.

Порт Оля по итогам 2024 года выйдет на рекордный за всю историю порта показатель перевалки в 1 млн тонн. Об этом сообщает министерство промышленности, торговли и энергетики Астраханской области.

По предварительным данным, грузооборот портов Астраханской области за январь-сентябрь 2024 года составил почти 4 млн тонн. Перевалка импортных грузов через морские порты Астрахань и Оля за девять месяцев 2024 года увеличилась на 55% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, экспортных — на 20%.

По итогам третьего квартала лидерами перевалки остаются АО «Морской торговый порт Оля» (909,1 тыс. тонн), ПАО «Астраханский порт» (693,3 тыс. тонн), АО «Астраханский морской порт» (574,1 тыс. тонн).

Основная номенклатура грузов портового комплекса Астраханской области —



Фото с сайта правительства Астраханской области

зерно. При этом в отчетный период в два раза увеличилась перевалка полипропилена и цемента, почти в четыре раза — бумаги. Перевалка химических изделий и удобрений стала больше на 46%.

Морской порт Оля является универсальным для перевалки генеральных, контейнерных и автопаромных грузов и занимает ключевое

положение на пересечении перспективного транспортного потока, соединяющего Россию с Ираном, странами Ближнего Востока и Индией, и транспортного коридора, обеспечивающего выход на Казахстан, Китай, страны Средней Азии.

Суммарный грузооборот портов Астрахань и Оля за 2023 год увеличился на 51% и составил 4,5 млн тонн.

## СЕВМОРПУТЬ

## ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ НА СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ

Президент предложил подумать над снижением стоимости ледокольной проводки судов по Севморпути.

Нужно сформировать более эффективные тарифы на ледокольную проводку судов по Северному морскому пути (СМП). Об этом заявил президент РФ Владимир Путин, который по видеосвязи принимал участие в церемонии спуска на воду четвертого серийного атомного ледокола проек-

та 22220 «Чукотка».

«В частности, нужно подумать над формированием более эффективных тарифов на ледокольную проводку грузов, чтобы возможность пользоваться такими услугами была у большего числа перевозчиков, отправителей. Тем более, что с каждым годом интерес к этому марш-

руту растет как со стороны российских, так и зарубежных компаний — и уверен, будет расти», — сказал Владимир Путин.

Он предложил «в дальнейшем провести специальное совещание по этой тематике, глубоко проработать, подготовить и в комплексе обсудить все вопросы, ка-

сающиеся перспективного развития Северного морского пути, выйти при этом на конкретные, предметные решения». По его словам, именно так в свое время подошли к вопросам развития Восточного полигона.

«В целом нам предстоит заметно нарастить безопасность и надежность судоходства в этом регионе. Для этого продолжим улучшать качество спутниковой навигации, связи, мониторинга ледовой обстановки, будем модернизировать инфраструктуру арктических портов, прокладывать к ним необходимые железнодорожные магистрали. Речь в том числе о расширении и увеличении мощностей ближних и дальних железнодорожных подходов к Мурманскому транспортному узлу, а также о строительстве Северного широтного хода с перспективными выходами к портам Ямала, Таймыра и севера Красноярского

края», — отметил президент.

Глава государства также сообщил, что грузоперевозки по Северному морскому пути в 2024 году достигнут около 38 млн тонн.

«В позапрошлом году перевозили по Северному морскому пути 34 млн тонн, в 2023-м — 36 млн, в этом году будет 37,6 млн, где-то около 38 млн, а в 2030-м, уверен, будет более 100 млн тонн. Это большие планы, их реализация внесет существенный вклад в развитие транспортной инфраструктуры России, сделает Северный морской путь очень привлекательным и для российских перевозчиков, и для наших партнеров за рубежом», — сказал Владимир Путин.

Он выразил уверенность, что Севморпуть «будет только набирать из года в год» — не только в связи с изменением климата, но и из-за увеличения возможностей российского ледокольного флота.



Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»



## ЗЕРНО



Фото с сайта ФГБУ «Центр оценки качества зерна»

## ЗЕРНОВЫЕ РЕКИ

Экспортные отправки зерна из Татарстана по воде выросли в три раза.

Водным транспортом из Татарстана за январь-октябрь 2024 года на экспорт отправлено 410 тыс. тонн зерна, что в 3,3 раза превышает показатель за аналогичный период прошлого года (123 тыс. тонн). Под контролем ФГБУ «Центрооценки качества зерна» в республике за отчетный период отгружено 115 судов с зерновой продукцией.

Всего за истекший период 2024 год на экспорт из Татарстана отправлено 228,8 тыс.

тонн пшеницы, 178,9 тыс. тонн ячменя, 2,8 тыс. тонн кукурузы.

Алжир и Израиль в 2024 году называются одними из основных потребителей продовольственной пшеницы из Татарстана. С начала периода речной навигации (с конца апреля) и по 30 октября в Израиль через порт Кавказ отгружено 15 сухогрузов с 74 тыс. тонн зерна, в Алжир — 5 судов с более 19 тыс. тонн.

## КОНТЕЙНЕРОВОЗЫ



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

## ПЕРВЫЙ РЕЙС

FESCO вводит в строй новый контейнеровоз «Капитан Малахов».

Транспортная группа FESCO приняла в состав флота контейнеровоз «Капитан Малахов». Судно грузовой вместимостью 698 TEU будет работать на сахалинской каботажной линии «ФЕСКО Корсаков Директ Лайн», связывающей Владивосток с портом Корсаков.

Государственный флаг РФ был поднят на судне 24 октября 2024 года. Свой первый рейс контейнеровоз совершил из порта Пусан (Южная Корея) во Владивостокский

морской торговый порт.

Длина контейнеровоза составляет 129,6 м; ширина — 20,6 м; дедвейт — 8203 тонны; экипаж — 16 человек. Теплоход является однотипным с другим контейнеровозом группы «ФЕСКО Татарстан».

Судно названо в честь капитана дальнего плавания, руководителя Дальневосточного морского пароходства (ДВМП, головная компания FESCO) с 1959 по 1964 год, Героя Социалистического Труда Николая Малахова.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

## ЭКСПОРТ И ИМПОРТ FESCO

Компания в разы нарастила перевозки контейнеров между портами Китая, Индии, Санкт-Петербургом и Новороссийском.



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

Транспортная группа FESCO в январе-сентябре 2024 года перевезла более 53 тыс. TEU линией FESCO Baltorient Line (FBOL) между портами Китая, Индии и Санкт-Петербургом по маршруту через Суэцкий канал. Это почти в 4 раза больше, чем за тот же период прошлого года.

На экспорт из Санкт-Петербурга отправлено более 21 тыс. TEU, из портов Китая и Индии в Санкт-Петербург — свыше 32 тыс. TEU.

Основу грузопотока FBOL в импорте составляют товары народного потребления, промышленные грузы, готовые автомобили и машинокомплекты, в экспорте — грузы крупнейших лесопромышленных комплексов и целлюлозно-бумажных комбинатов Северо-Запада России и Белоруссии, строительные материалы, продукция аграрного сектора.

Увеличение объемов перевозок в компании объясняют последовательной постановкой на линию шести современных контейнеровозов вместимостью 2 471 TEU

каждый.

Сервис FBOL был запущен в марте прошлого года, FESCO стала первой российской транспортной компанией, которая начала осуществлять перевозки между портами Китая, Индии и Санкт-Петербурга через Суэцкий канал с использованием собственных активов и без захода в порты Европы. Маршрут линии охватывает ключевые китайские порты Риджао, Ляньюньган, Шанхай, Нинбо, Яньтань, а также индийские — Нава-Шева и Мундра. Помимо этого, сервис FBOL с помощью фидерного сообщения соединен с портами Малайзии, Вьетнама и Таиланда, Индонезии и Южной Кореи.

Еще на одной линии FESCO — Indian Line West (FIL-W) между портами Индии и Новороссийском контейнерные перевозки за январь-октябрь 2024 года увеличились в 57 раз по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигли более 11,5 тыс. TEU. Что также связано с ростом популярности морских

перевозок между Индией и Россией и увеличением вместимости флота группы на этом направлении. Доля рынка транспортной группы FESCO на маршруте между Индией и Новороссийском достигла почти 20%, сообщается в Telegram-канале компании.

Сервис, связывающий индийские порты Мундра и Нава-Шева с Новороссийском через Суэцкий канал, был запущен в феврале 2023 года. С сентября 2024 года на маршруте добавлен прямой судозаход в порт Джебель-Али (Объединенные Арабские Эмираты, ОАЭ). Линию обслуживают два контейнеровоза вместимостью более 2 тыс. TEU.

По словам вице-президента по линейно-логистическому дивизиону FESCO Германа Маслова, перевозки через порты Северо-Запада и Юга России — одно из наиболее быстрорастущих направлений бизнеса группы. «Вместимость флота FESCO на новых внешнеторговых сервисах в Санкт-Петербург и Новороссийск уже почти сравнялась с вместимостью наших судов на традиционных маршрутах — из Азии во Владивосток. Фактически за два года мы удвоили вместимость линий в порты европейской части России и заняли первое место по доле перевозок на этих направлениях. В наших планах продолжить их развитие: рассматриваем возможность постановки на линию FBOL дополнительного контейнеровоза в 2025 году», — сказал вице-президент FESCO.



Фото из Telegram-канала FESCO

## АДМИРАЛТЕЙСКИЕ ВЕРФИ

В ПЕТЕРБУРГЕ СТРОЯТ УНИКАЛЬНОЕ  
НАУЧНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЕ СУДНО

НЭС «Иван Фролов» пополнит флот Арктического и Антарктического научно-исследовательского института.



Рис. предоставлен пресс-службой ОСК

На «Адмиралтейских верфях» состоялась торжественная церемония закладки научно-экспедиционного судна (НЭС) «Иван Фролов» для Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

После ввода в эксплуатацию судно войдет в состав флота Арктического и Антарктического научно-исследовательского института (АНИИ). Новое НЭС предназначено для выполнения следующих задач: замена

персонала антарктических станций; материально-техническое обеспечение антарктических станций; выгрузка на необорудованный берег, ледяной барьер, припай; проведение морских научно-исследовательских работ в океане; вывоз отходов и мусора.

Судно, не имеющее аналогов в мире, способно брать на борт 2,5 тыс. тонн генерального груза. На его борту разместятся до 20 лабораторий, а также ангар на два вертолета и площадка, позволяющая принимать вертолеты Ми-8, Ми-38 или Ка-32.

Проект НЭС разработан АО «Невское проектно-кон-



Фото из Telegram-канала правительства РФ

структорское бюро».

Технические характеристики НЭС «Иван Фролов»: длина наибольшая — 164,8 м, ширина наибольшая — 26 м, высота борта — 13,5 м, скорость — 16 узлов, экипаж — 70 человек, научный персонал — 170 человек, водоизмещение — 25308 тонн, осадка по конструктивной ватерлинии (КВЛ) — 8,5 м. «Иван Фролов» будет соот-

ветствовать классу Российского морского регистра судоходства (РС) Arc7.

Адмиралтейские верфи приступили к резке металла для нового НЭС 25 декабря 2023 года. В апреле 2024 года в ледовом бассейне АНИИ состоялся завершающий этап ледовых испытаний модели «Ивана Фролова». Окончание строительства намечено на декабрь 2028 года.

## ГТЛК

## ДЕНЬГИ НА СУХОГРУЗЫ

ГТЛК за чет средств ФНБ проавансирует строительство серии из 6 судов.

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) получило 4,8 млрд рублей из средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на реализацию инвестиционного проекта по обновлению гражданского водного транспорта в России. За счет этих средств ГТЛК проавансирует строительство 6 сухогрузных судов проекта RSD-81 на производственной площадке Судостроительно-судоремонтного завода имени Ленина в Астрахани со сдачей в 2026 году.

Средства ФНБ предоставляются ГТЛК посредством приобретения облигаций компании. Размещение осуществляется по закрытой подписке в пользу Минфина России.

Инвестпроект по обновлению водного флота предусматривает строительство и поставку 260 судов в 2024–2028 гг. Ключевые условия — «нулевой» аванс, льготная средневзвешенная ставка на всем сроке действия договора от 2,93% до 7,6% в зависимости от типа судна, срок лизинга — до 25 лет. Общий объем инвестиций в проект составит 231 млрд рублей,

из которых 136 млрд рублей приходится на средства ФНБ, 10 млрд рублей — на средства федерального бюджета и 85 млрд — на заемное финансирование.

Суда проекта RSD-81 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), 20- и 40-футовых контейнеров международного стандарта (до 385 TEU, в том числе на люковых крышках 160 TEU). Сухогрузы способны транспортировать пакетированные пиломатериалы, круглый лес, металлолом и металл в связках и рулонах, крупногабаритные, длинномерные и тяжеловесные грузы, уголь, опасные грузы классов 1, 2, 3, 4, 5, 6.1, 8, 9 в соответствии с Международным кодексом морской перевозки опасных грузов и грузов категории «В» согласно Международному кодексу морской перевозки навалочных грузов.

Длина судна составляет 141 м, ширина — 16,98 м, вместимость грузовых трюмов — 13 295 куб. м.

## БУКСИРЫ



Фото из Telegram-канала Окской судовой верфи

## БУКСИРЫ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ

Буксиры-спасатели проекта NE025 «Тиман» и «Тепсей» завершили ходовые испытания.

Буксиры-спасатели ледового класса Arc4 проекта NE025 «Тиман» и «Тепсей», построенные на Окской судовой верфи по заказу ФГБУ «Морспасслужба», покинули акваторию Горьковского водохранилища, завершив ходовые испытания.

Суда направились в район Кольского залива, где их ожидает контрольный выход и последующая передача заказчику.

Напомним, буксиры «Тепсей» и «Тиман» вышли на ходовые испытания в мае 2024 года.

Закладка пяти морских буксиров-спасателей проекта NE025 для Морспасслужбы состоялась на Окской судовой верфи в декабре 2021 года. В декабре 2022 года был спущен на воду головной буксир серии — «Тиман». В апреле, июне и июле 2023 года осуществлен спуск судов «Тепсей», «Печак» и «Узон», 31 августа — последнего судна серии «Фавор». Два морских буксира будут приписаны к порту Мурманск, два — к порту Петропавловск-Камчатский. Буксир «Фавор» регистрируются в порту Архангельск.

Буксиры будут использоваться на трассах Северного

морского пути. Основные характеристики судов проекта NE025: класс судна — KM\* Arc4 (hull, machinery) R1 AUT3 FF3WS Tug; длина — 29 м; ширина наибольшая — 10 м; осадка по ЛКВЛ на миделе — 3,2 м; максимальная мощность главных двигателей — 2x746 кВт; экипаж — 8 чел. Тип судна — однопалубное, со средним расположением машинного отделения, с двухвальной дизельной энергетической установкой, носовым расположением двухъярусной надстройки и открытой рабочей палубой в кормовой части.



## ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

СУДОХОДСТВО ПОД КОНТРОЛЕМ  
«КРЕЧЕТА»

Второе обстановочное судно проекта 3050.1А передано администрации Волго-Донского бассейна.



Фото с сайта Росморречфлота

Государственная комиссия подписала акт приемки обстановочного судна проекта 3050.1А «Кречет». Оно пополнит флот администрации Волго-Донского бассейна внутренних водных путей.

«Кречет» предназначен для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроля глубин судового хода, периодического вождения методом толкания барж водоизмещением не более 400 тонн. Автономно теплоход может ходить шесть дней.

Он оборудован новейшими системами управления судовой энергетической установкой, устройствами для обслуживания судоходной обстановки на внутренних водных путях, современными средствами связи и навигации.

В октябре 2024 года администрации «Волго-Балта» было передано головное обстановочное судно проекта 3050.1А «Казарка».

Серия из 13 обстановочных судов строится в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути»

госпрограммы «Развитие транспортной системы».

Суда серии будут поставлены для работы в Камском бассейне, Канале имени Москвы, Двинско-Печорском, Волго-Балтийском, Енисейском, Волго-Донском, Байкало-Ангарском и Обь-Иртышском бассейнах, по два судна отправятся в Ленский и Амурский бассейны ВВП.

Строительство ведет ООО «Кингисеппский машиностроительный завод» по заказу ФКУ «Речводпуть». Проект выполнен Горьковским центральным конструкторским бюро речного флота.

*Главные размеры и характеристики проекта 3050.1А: длина — 26,8 м; ширина — 4,2 м; осадка — 1 м; мощность главного двигателя — 1×220 кВт; экипаж — 6 человек; автономность — 6 суток.*

## БАРЖИ



Фото с сайта «Р-Флот»

## ЗАКАЗ ГТЛК ВЫПОЛНЕН

Череповецкий судостроительный завод передал ГТЛК последнюю в серии баржу проекта RBD4608.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) подписала акт технической приемки восьмой сухогрузной баржи проекта RBD4608. Она стала последней в серии, построенной на Череповецком судостроительном заводе. Все суда из первой партии полностью поставлены.

Грузоподъемность барж проекта RBD4608 составляет 600 тонн. Суда предназначены для перевозки минеральных-строительных материалов, зерна. Они подходят для использования в составе каравана из 12-15 небольших барж и двух буксиров, везущих суммарно до 9 тыс. тонн разных грузов.

Построенные баржи будут эксплуатироваться на реках по маршруту от Череповца до Астрахани.

Напомним, серия из восьми барж проекта RBD4608 была законтрактована ГТЛК в сентябре 2023 года. Проект разработан «Р-Флот. Дизайн» (Нижний Новгород). Суда строятся в рамках инвестиционного проекта с использованием средств Фонда национального благосостояния (ФНБ).

В мае 2024 года ГТЛК проавансировала строительство еще 12 барж и 3 буксиров на ЧСЗ со сдачей в 2025 году. Из средств ФНБ на эти цели получено 799 млн рублей.

## КРУИЗЫ

НОВИЧКИ КРУИЗНОГО  
СЕЗОНА 2025

Два круизных судна проекта МПКС.02 расширят возможности водных туристических маршрутов.

Второе малое пассажирское круизное судно проекта МПКС.02, построенное по заказу АО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) на судостроительном комплексе «Р-Флот» совместно с ЗАО «Нефтефлот», сдано заказчику.

В компании «Р-Флот» отмечается, что такие проекты, как МПКС, смогут значительно расширить возможности для создания новых туристических маршрутов. Судно отвечает современным требованиям в части

обеспечения комфорта и безопасности пассажиров, что особенно важно для регионов с развитой сетью внутренних водных путей.

Напомним, ГК «Р-Флот» в апреле 2022 года выиграла конкурс на строительство двух МПКС. Закладка теплоходов состоялась в июле того же года, спуск судов на воду — в мае 2024 года. Первое из двух судов проекта — МПКС «Гавриил Романович Державин» — было сдано ГТЛК в сентябре 2024 года. И в начале ноября оно прибыло в Самару к месту приписки.

*Основные характеристики теплохода: габаритная длина — 31,95 м; габаритная ширина — 8,14 м; высота борта на миделе — 2,75 м; осадка по КВЛ — около 1,4 м; пассажировместимость — 240 человек; экипаж — 3 человека; обслуживающий персонал — 3 человека.*

## ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ

## ИСПЫТАНИЯ НА БАЙКАЛЕ

Пассажирские катамараны на подводных крыльях назвали в честь байкальских ветров «Сарма» и «Селенга».

Специалисты судостроительного завода «Вымпел» и Восточно-Сибирского речного пароходства проводят ходовые испытания пассажирского судна катамаранного типа с динамической разгрузкой подводными крыльями проекта HSC150B.

Испытания проходят на Байкале. После их завершения суда «Сарма» и «Селенга», названные в честь ветров на Байкале, будут эксплуатироваться по популярным

туристическим маршрутам в акватории озера.

Пассажирские суда катамаранного типа HSC150B спроектированы специально для озера Байкал по классу 3М и предназначены для скоростных перевозок до 148 пассажиров на магистральных речных и озерных линиях. Катамаран имеет корпус волнопронизывающего типа, одноярусную надстройку и разгружающее крыльевое устройство.

Отмечается, что по сравнению с традиционным СПК со стационарными подводными крыльями, эти катамараны могут эксплуатироваться на меньших глубинах, имеют относительную простоту конструкции ПК, при этом исключается ситуация невыхода на крыло. Катамаран расходует на 40% меньше топлива и несет на 8% больше полезной нагрузки. Небольшая осадка позволяет причаливать к необорудованному берегу.



Фото предоставлено пресс-службой ОСК

*Технические характеристики судна: водоизмещение полное — 98 тонн, длина габаритная — 36,7 м, ширина габаритная — 11,4 м, высота борта — 3,3 м, осадка по КВЛ — 0,9 м, мощность ГД — 2×1400 кВт, скорость эксплуатационная — около 65 км/ч, экипаж — 4 человека, дальность хода — 1000 км, пассажировместимость — 148 человек.*

## НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото из Telegram-канала Глеба Никитина

## ДО ЯРОСЛАВЛЯ И КАЗАНИ

В Нижегородской области назвали самые популярные маршруты «Валдаев» и «Метеоров».

Скоростной флот Нижегородской области завершил навигацию-2024. В этом году суда на подводных крыльях «Валдай» и «Метеор» выполнили 4 197 рейсов и перевезли 125 347 пассажиров, включая 20,5 тыс. пассажиров межрегиональных маршрутов. Об этом сообщил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, добавив, что еще пять лет назад за всю навигацию-2019 было перевезено всего 4,1 тыс. пассажиров.

«Очень популярным оказался введенный в этом году маршрут до Ярославля. Загрузка «Метеора» на нем составила 125%, некоторые пассажиры не брали билеты до конечной, выходили на промежуточных остановках в Чкаловске, Юрьевце, Кинешме, Костроме, и на их место, как в поездах дальнего следования, садились новые

пассажиры. В связи с такой востребованностью приняли решение в следующую навигацию развивать этот маршрут и увеличить на нем количество рейсов», — рассказал Глеб Никитин.

По его словам, в 2024 году хорошо показал себя и рейс до Казани. В следующем году также планируется открыть этот маршрут.

«В 2024-м запускали тестовые рейсы «Метеора» до Сарпула через Казань, и этот рейс оказался популярным. Поручил проработать его включение в навигацию-2025 на регулярной основе», — добавил губернатор.

Глеб Никитин также отметил, что самыми популярными внутри региона стали рейсы «Валдая» до Бора (больше 31,4 тыс. пассажиров) и до Городца (24,2 тыс. пассажиров).

## ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

## КРУИЗНАЯ КИНЕШМА

В Кинешме побит рекорд по заходу туристических теплоходов.

За период речной навигации 2024 года город Кинешму в Ивановской области посетило более 26 тыс. круизных туристов, которых доставило 201 судно от 20 круизных компаний.

«В настоящее время гостям города предлагается более 30 экскурсионных программ и маршрутов. С начала 2024 года все туристические объекты города, исходя из потребностей туристов и требований рынка, актуализировали линейку туристических предложений для всех категорий туристов», — сообщила заместитель главы администрации города Инесса Ключина.

Координатором круизного туризма в 2024 году по-прежнему является Кинешемский художественно-исторический музей, активно взаимодействующий с судоходными компаниями.

Напомним, в прошлом году Кинешму посетило более 20 тыс. туристов со 169 теплоходов, что также было рекордом для города.

Круизный туризм возобновился в Кинешме в 2018 году после восьмилетнего перерыва. За это время, по данным правительства Ивановской области, город принял почти 600 туристических теплоходов.

## ЧЕБОКСАРЫ

## СЕЗОН ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В ноябре Чебоксары примут туристов круиза «Край ста тысяч песен».

Последним в навигацию 2024 года Чебоксары посетит теплоход «Мустай Карим». Заход судна намечен на 23 ноября.

На сегодняшний день Чебоксары приняли более 720

теплоходов, на которых в регион прибыло около 102 тыс. человек.

«Последний в этом сезоне теплоход должен зайти в столицу Чувашии 23 ноября. Это будет «Мустай

Карим» с круизом «Край ста тысяч песен». В графике на конец ноября у лайнера стоит маршрут «Нижний Новгород — Чебоксары — Нижний Новгород». Мы видим, что увеличивается спрос на речные перевозки по Волге, к тому же погода в этом сезоне благоволит», — рассказал вице-премьер региона Дмитрий Краснов.

Напомним, в 2023 году в Чебоксарский речной порт совершено 655 судозаходов туристических теплоходов, на них прибыло 89 тыс. пассажиров.



Фото с сайта министерства экономического развития Чувашии

## САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

## ЛУЧШИЙ РЕЗУЛЬТАТ

На метеорах в Кронштадт в сезон 2024 года доставлено рекордное число пассажиров.

По итогам навигационного сезона компания «Петергоф Экспресс» (входит в группу компаний «Астра Марин») перевезла на метеорах в Кронштадт более 45000 пассажиров.

Это лучший результат с 2012 года, когда оператор впервые организовал скоростные водные линии между Петербургом и Кронштадтом.

В этом году метеоры прибывали в центр Кронштадта — к причалу «Парк Патриот». Из Петербурга они отправлялись с двух пристаней: от Адмиралтейской набережной, 10 и с Васильевского острова от набережной

Макарова, 34.

Маршрут с набережной Макарова был открыт в начале сентября — метеоры в Кронштадт не отправлялись отсюда более 20 лет.

Также метеоры «Петергоф Экспресс» курсировали между Петергофом и Кронштадтом. Эта 20-минутная линия была открыта два года назад и в нынешнем сезоне достигла пика своей популярности.

«Большинство рейсов в этом году были заполнены на 100%. Маршруты метеоров в Кронштадт выделяются тем, что они прибывают в центр города — в 15 минутах ходьбы от причала находятся его главные до-

стопримечательности. В течение сезона мы расширили предложение для туристов за счет увеличения числа отправок с разных локаций. Линии с набережной Макарова оказались успешными — помимо экономии времени, в их пользу говорит более низкая стоимость билетов по сравнению с рейсами из центра Петербурга. А маршрут между Петергофом и Кронштадтом был востребованным у тех, кто предпочитал посетить два города за один день», — отметил генеральный директор ГК «Астра Марин» Андрей Кузнецов.



Фото предоставлено группой компаний «Астра Марин»



## НИЖНИЙ НОВГОРОД

## ДИСТАНЦИОННЫЙ РЕЙС

В Нижнем Новгороде три прогулочных судна оснастят системой дистанционного управления.

Нижегородская группа компаний «ГАМА» провела успешные испытания системы дистанционного управления пассажирским судном. Они прошли на действующем прогулочном судне «ДОБРОХОД» проекта ПКС-40 в Нижнем Новгороде в акватории реки Волга.

Система дистанционного управления для теплохода «Доброход» была введена в общую систему управления. В ходе испытаний на первом этапе отработали дистанционное управление судном только при движении по акватории (без реализации якорных и швартовых операций).

Концепция в настоящее время предусматривает сохранение в полном объеме управления судном штатным экипажем и выполняется по уровню автономности А1

«Полуавтономное судно». Экипаж во время движения находится на борту для выполнения технического обслуживания и может управлять судном самостоятельно. Вместе с тем, судно наблюдается и дистанционно управляется из диспетчерского пункта, расположенного на берегу. Там установлены модемы и компьютеры для приема данных с видеокмеры и модуля дистанционного управления. Пульт дистанционного управления судном состоит из джойстиков управления, компьютера управления и компьютера с установленной системой навигации (ЭКНИС).

Испытания проводились при участии представителей Верхне-Волжского филиала РКО.

Генеральный директор компании «ГАМА» Дми-

трий Галкин сообщил, что к навигации 2025 года планируется завершить процедуру согласования системы дистанционного управления в РКО и получить разрешения на эксплуатацию системы. «Мы рассчитываем в сезон 2025 года запустить дистанционное управление на трех наших прогулочных судах, которые работают в черте Нижнего Новгорода на туристических маршрутах, протяженностью около одного часа», — сказал руководитель компании «ГАМА».

Система дистанционного управления разработана группой «ГАМА» самостоятельно в соответствии с правилами классификации автономных судов Российского Классификационного Общества (РКО). Ее работа возможна в любое время суток.



Фото предоставлено группой компаний «ГАМА»

## УДМУРТИЯ

## «ВЕЛИКИЙ ВОЛЖСКИЙ ПУТЬ» РАЗВИВАЕТСЯ

На новом межрегиональном речном маршруте между Удмуртией и Татарстаном перевезено около 700 человек.

Скоростное пассажирское судно на подводных крыльях «Метеор 120Р» в навигацию 2024 года совершило 10 рейсов между Сарапулом (Удмуртия) и Казанью (Татарстан). Около 700 человек выполнили поездки на судне.

«В июле 2024 года было подписано трехсторон-

нее соглашение между Удмуртской Республикой, Нижегородской областью и Республикой Татарстан о вхождении Удмуртии в межрегиональный маршрут «Великий Волжский путь». Первым итогом соглашения стал тестовый запуск скоростного речного судна «Метеор 120Р» между Сарапулом

и Казанью. В июле и августе состоялось 10 рейсов в обоих направлениях», — сказано в сообщении пресс-службы правительства Удмуртии.

Рейсы «Метеора» между регионами возобновятся в навигацию 2025 года. Сейчас прорабатывается расписание на июнь-август следующего года.

## ПОДМОСКОВЬЕ



Фото с сайта правительства Московской области

## В ПОДМОСКОВЬЕ РАСТЕТ ПОПУЛЯРНОСТЬ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА

Навигация на одном из трех региональных маршрутов продолжается.

На двух речных маршрутах в Московской области закрылась навигация.

«В Коломне и Серпухове завершился сезон речной навигации. В этом году пассажиропоток на них вырос: с начала сезона этими двумя маршрутами воспользовались порядка 18 тыс. пассажиров, что в 1,5 раза больше по сравнению с показателями прошлого года. Работу продолжает речной маршрут в Лыткарине», — сообщил заместитель председателя правительства Подмосковья — глава регионального Минтранса Алексей Гержик.

Всего с начала сезона тремя речными маршрутами

воспользовались более 36,6 тыс. человек.

Теплоход «Стриж-7» в Лыткарине совершит последний рейс в текущую навигацию 20 ноября.

Следующий сезон речной навигации стартует 1 мая 2025 года.

Напомним, в Лыткарине перевозки выполняет катер «Стриж», который проходит 800 м за 5 минут. В Коломне от причала Бочманово до причала Притыка ходит теплоход «Москва-108», протяженность маршрута составляет 24 км, время в пути — полтора часа. В Серпухове теплоход «Зуша» проходит 4 км от причла Серпухов до причала Сады за 40 минут.

## ПЕРМЬ

## ПЛАНЫ НА НОВЫЙ СЕЗОН

В Перми рассказали о количестве прибывших по воде туристов и новых причалах.

Речная навигация 2024 года завершилась в Пермском крае. Количество заходов круизных судов в Пермь за сезон возросло на 42% по сравнению с прошлым годом — до 277 единиц, пассажирский причал Пермь-Ивэтом году обслужил более 200 тыс. человек, сообщили в краевом Минтрансе.

Электросудно «Экоходь-2», которое использовалось на регулярных транспортных маршрутах (между Пермью и Закамском) и на туристических, с июня по октябрь 2024 года перевезло около 34 тыс. пассажиров. Кроме того, в Пермском крае выполнялись субсидированные пассажирские перевозки на пригородных маршрутах внутреннего водного транспорта: Пермь — Заречный, Сытва — Троица, Старые Ляды — Куликово и Березники — Быстрая. По этим направлениям суммар-

но было перевезено почти 70 тыс. пассажиров. В рамках развития инфраструктуры в 2024 году в Перми и Закамске были обустроены новые модульные причалы длиной 24 м, рассчитанные на прием судов вместимостью до 130 пассажиров. До начала навигации 2025 года причалы будут храниться на Пермской судовой верфи (входит в Sitronics Group), которая обеспечит их установку перед началом следующего навигационного сезона.

В проекте краевого бюджета на 2025—2027 годы предусмотрены средства на строительство еще пяти новых причалов: двух для маломерных судов в Оханске и Краснокамске, трех — для круизных судов в Осе, Добрянке и Ильинском. Власти также планируют проработать вопрос создания причала проекта «Губерния».

## ТЕХНОЛОГИИ

## В ПОРТ ПО ВИРТУАЛЬНЫМ ЗНАКАМ

Третий российский порт оборудован дистанционно управляемой системой виртуальной расстановки СНО.

В акватории морского порта Мезень (Архангельская область) создан дистанционно управляемый комплекс передачи виртуальных средств навигационного оборудования (СНО) и определения судовых целей АИС (автоматической идентификационной системы). Работы выполнил Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт».

Комплекс позволяет осуществить виртуальную расстановку СНО с отображением их координат приемным оборудованием АИС на экране электронной картографической информационно-навигационной системы (ЭКНИС) на судне, заходящем в морской порт. Радиус действия приемопередающей радиостанции комплекса составляет около 30 морских миль. Оператор радиокomплекса в Архангельске может дистанционно корректировать положение СНО при изменениях навигационной обстановки.

Для создания удаленного комплекса специалисты установили радиопередающее и каналобразующее оборудование и антенно-фидерные устройства. Передача информации осуществляется по защищенным каналам сотовой связи. В октябре 2024 года оборудование протестировали: был подтвержден уверенный прием береговым комплексом динамической информации о местоположении



Фото с сайта Росморпорта

танкера, оборудованного АИС-транспондером, проконтролирована передача целей виртуальных СНО на экран судовой АИС. Оператор в онлайн-режиме наблюдал за движением танкера, который выполнил безопасный и уверенный заход в морской порт Мезень, используя данные о координатах виртуальных СНО.

Виртуальные АИС СНО представляют собой цифровое сообщение № 21 без физического наличия буя или навигационного знака. При использовании виртуальных АИС СНО символ СНО или информация по нему будет выводиться на экране ЭКНИС судна. Функ-

ционирование виртуальных АИС СНО регламентируется Рекомендациями МАМС О-143 и МАМС Руководство 1081.

Такие виртуальные комплексы могут использоваться в тех местах, где установка реального СНО затруднена. Их также могут задействовать для временного ограничения новых опасностей для мореплавания (фиксированных или подвижных).

Морской порт Мезень стал третьим портом, в котором Архангельский филиал Росморпорта обеспечивает передачу данных о виртуальных СНО. Ранее такие комплексы заработали в портах Архангельск и Сабетта.

## ПРОИЗВОДСТВО

## СДЕЛАНО В РОССИИ

По поручению Минпромторга РС запустил новую услугу по освидетельствованию продукции судостроения.

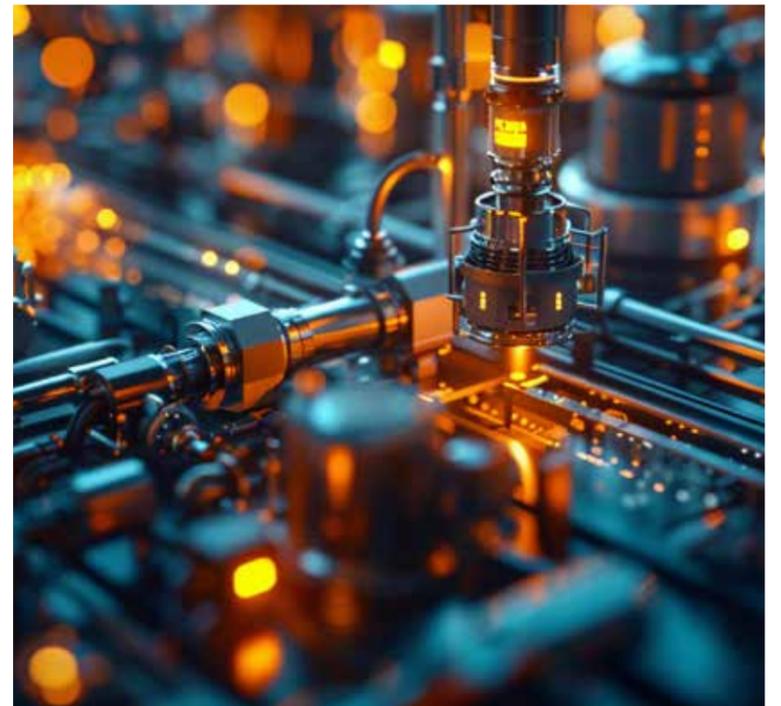
Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) с 1 ноября 2024 года начал предоставлять услугу по освидетельствованию промышленной продукции судостроения на соответствие требованиям постановления правительства РФ от 17 июля 2015 года № 719 «О подтверждении производства российской промышленной продукции» (ПП 719).

Услуга внедряется по поручению министерства промышленности и торговли России.

Освидетельствование включает выездную проверку Регистром производства предприятием заявленной продукции. Главная цель освидетельствования —

подтвердить изготовление продукции на территории Российской Федерации. Требования к процессу ее изготовления, испытаниям и обслуживанию приведены в разделе XVIII «Продукция судостроения» приложения к ПП 719.

Услуга ориентирована на предприятия, заинтересованные в разработке, производстве и поставке на отечественный рынок продукции судового назначения. Наличие выданного по итогам проверки Акта освидетельствования промышленной продукции (форма 6.3.20РФ) позволит упростить и ускорить получение акта-экспертизы ТПП РФ и внесение продукции изготовителя в Реестр Минпромторга РФ.



Изображение с сайта РС

расли и смежных отраслях, разработке и внедрении необходимых технологий в судостроении, судоремонте, на развитие соответствующей инфраструктуры и призван содействовать работе команд исследователей для нужд промышленности, — рассказал директор ЦТТ СПбГМТУ Михаил Ещенко.

В акселерационную программу отберут не менее 10 проектов. Авторы будут работать над их развитием с заказчиками-судостроителями под руководством отраслевых бизнес-экспертов, пройдут образовательный курс, получат возможность презентовать проект индустриальным партнерам и выиграть приз в размере до 500 тысяч рублей.

«Первый Всероссийский акселератор «НИОКС» в сфере судостроения — возможность для молодых инновационных проектов вырасти под руководством профессиональных экспертов и применить свою технологию на практике, в реальном секторе экономики — судостроении и смежных отраслях. Сегодня мы видим, что данная программа востребована и вызывает большой интерес в масштабах страны и дружественных стран», — отметил генеральный директор АО «Технопарк Санкт-Петербурга» Олег Якимов.

Программа акселератора предусматривает 4 направления: инновационное судостроение и судоремонт; цифровая навигация и интеллектуальные системы управления; промышленные технологии; эко-технологии в судостроении. Самыми востребованными оказались направления «Инновационное судостроение и судоремонт» и «Промышленные технологии». На них поступило больше всего заявок. «Акселератор «НИОКС» сфокусирован на формировании практической полезности инновационных проектов для промышленности и эксплуатирующих организаций, ускорении научно-технологического прогресса в от-

## НАУКА

## ДАЕШЬ ИННОВАЦИИ!

Более 80 инновационных проектов подготовили участники всероссийского акселератора в сфере судостроения и судоремонта.

Центр трансфера технологий (ЦТТ) СПбГМТУ совместно с АО «Технопарк Санкт-Петербурга» подвели итоги приема заявок на участие в акселераторе «НИОКС» (Научные исследования и образование для конструирования судов).

Всего было подано 82 заявки из 25 регионов России, а также Казахстана.

Программа акселератора предусматривает 4 направления: инновационное судостроение и судоремонт; цифровая навигация и интеллектуальные системы управления; промышленные технологии; эко-технологии в судостроении.

Самыми востребованными оказались направления «Инновационное судостро-

ение и судоремонт» и «Промышленные технологии». На них поступило больше всего заявок.

«Акселератор «НИОКС» сфокусирован на формировании практической полезности инновационных проектов для промышленности и эксплуатирующих организаций, ускорении научно-технологического прогресса в от-



## ТРЕНАЖЕРЫ

## КОМАНДА «ПОКИНУТЬ СУДНО»

В ГУМРФ появился тренажерный комплекс для отработки применения спасательных средств.



Фото с сайта Росморречфлота

Новый тренажерный комплекс по использованию закрытой спасательной шлюпки и поворотной плот-балки для использования плота спускаемого типа открылся в Морском учебно-тренажерном центре (УТЦ) Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка).

Комплекс предназначен для подготовки курсантов всех плавательных специальностей и повышения квалификации членов экипажей морских судов и судов внутреннего водного транспорта.

На тренажере на круглогодичной основе будет проводиться обучение экипажей

судов по использованию спасательных средств: шлюпок закрытого и открытого типов, свободно падающих шлюпок, спасательных плотов спускаемого и сбрасываемого типов. Реальные судовые спасательные средства дополнены тренажером по управлению шлюпкой после спуска на воду для отработки практических действий экипажа по отходу от аварийного судна, маневрированию в различных погодных условиях, подходу к пострадавшему и судноспасателю.

Для реализации проекта университет построил специализированный корпус с возможностью загрузки, демонтажа и выгрузки спасательных средств на

случай их замены или планового технического обслуживания, спроектировал и установил платформу, обеспечивающую выполнение требований международной ассоциации офшорной подготовки OPITO по проведению обучения экипажей морских подвижных установок по программе BOSIET (Базовая подготовка по вопросам безопасности и аварийным процедурам для работы на морских объектах континентального шельфа). В эксплуатацию также была введена новая современная система водоподготовки в чаше специального бассейна, построенного для спуска шлюпки на воду.

Использование тренажерного комплекса включено в реализацию программ «Подготовка в соответствии с требованиями пунктов 1-4 раздела А-VI/1 Кодекса ПДНВ» и «Подготовка специалиста по спасательным шлюпкам и плотам и дежурным шлюпкам, не являющимся скоростными дежурными шлюпками, в соответствии с пунктами 1-4 раздела А-VI/2

Кодекса ПДНВ». Согласно им, кандидат на получение диплома должен обладать знаниями и практическими навыками, чтобы безопасно осуществлять спуск и быть командиром спасательной шлюпки в аварийных ситуациях. А именно: командовать спасательной шлюпкой во время и после спуска; понимать маркировку шлюпки, обозначающую количество людей, на которое она рассчитана; подавать правильные команды для посадки в шлюпку, ее спуска, безопасной высадки людей; подготавливать безопасный спуск и подъем шлюпки; использовать снабжения шлюпки; использовать переносное радиооборудование шлюпки; использовать

плот спускаемого типа (самостоятельная подготовка и безопасный спуск спасательного плота, быстрый отход от судна); управлять спуском спасательного плота; осуществлять безопасный подъем спасательного плота, включая надлежащую установку механизмов разобщения без нагрузки и под нагрузкой.

С включением новых тренажеров в учебный процесс подготовка по рабочим программам Макаровки теперь полностью приведена в соответствие с рекомендациями новой редакции модельного (типового) учебного курса ИМО 1.23 Proficiency in Survival Craft And Rescue Boats Other Than Fast Rescue Boat (Edition 2024).



Фото с сайта Росморречфлота

## МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

## ГУМРФ В КИТАЕ

Университет принял участие в VIII Форуме Ассоциации ректоров транспортных вузов России и Китая

В Пекине на базе Пекинского транспортного университета состоялся VIII Форум Ассоциации ректоров транспортных вузов России и Китая (АРТУ).

ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова представлял ректор Сергей Барышников, с 2019 года являющийся заместителем председателя Ассоциации ректоров транспортных вузов. Ректор выступил с докладом на тему «О дружбе и сотрудничестве России и Китая (на примере транспортного вуза)», рас-

сказав об истории развития партнерства ГУМРФ с вузами и организациями КНР.

С вузами Китая Университет имени Макарова сотрудничает более 10 лет. В 2014 году первым академическим партнером вуза стал Шанхайский морской университет, где с 2016 по 2019 год в рамках академического обмена более 20 студентов Института международного транспортного менеджмента прошли стажировку по краткосрочной программе «Международный класс»,

а преподаватели приняли участие в обучении по программам дополнительного профессионального образования в области подготовки морских инструкторов. Сотрудничество с Даляньским океаническим университетом началось в 2019 году в рамках VI Форума АРТУ: за пять лет университеты провели ряд онлайн-встреч, во время которых обсуждались вопросы укрепления партнерства и дальнейшего развития двустороннего взаимодействия, начат процесс разработки совместных образовательных программ в области строительства и информационных технологий. В ноябре запланирован визит делегации Даляньского океанического университета в Санкт-Петербург для

составления дорожной карты реализации совместных проектов.

«Российская Федерация и Китайская Народная Республика являются многолетними партнерами. В области морского образования наши страны занимают лидирующие позиции, обеспечивая подготовку специалистов торгового флота на базе самых современных и самых крупных в мире образовательных комплексов. Хочу поблагодарить организаторов форума за возможность предложить потенциал нашего вуза для реализации сотрудничества с вузами и организациями КНР в научно-образовательной сфере, в сфере подготовки кадров для морской индустрии, организаций



Фото с сайта ГУМРФ

водного транспорта, работы в Арктике и полярных водах Севморпути, а также по другим актуальным и перспективным направлениям, — сказал Сергей Барышников».

Ректор ГУМРФ провел несколько рабочих встреч, по итогам которых был определен ряд договоренностей с многоуровневыми транспортными вузами Китая в области образования и исследовательского сотрудничества в сфере транспорта.