



ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

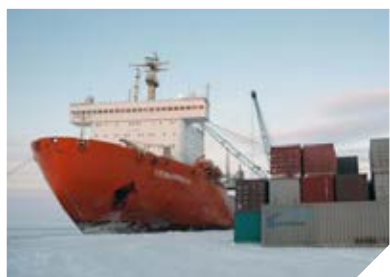
№ 12 декабрь
2025

Выходит один раз в месяц

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

Отраслевая газета «Водный транспорт» основана в 1918 году и сегодня является изданием Российской палаты судоходства. На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

П Р И П О Д Д Е Р Ж К Е Г У М Р Ф И М Е Н И А Д М И Р А Л А С . О . М А К А Р О В А



**УСПЕХИ И ВЫЗОВЫ
СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА**
СТР. 5



**«СТАЛИНГРАД»
ПОСТРОЯТ
В ПЕТЕРБУРГЕ**
СТР. 6



**«МОСКОВСКАЯ
ВЕРФЬ» ОТКРЫТА**
СТР. 7



**ИЗ ЛЕТНЕЙ
НАВИГАЦИИ
В ЗИМнюю**
СТР. 8



**У МАКАРОВКИ —
НОВЫЙ РЕКТОР**
СТР. 12



Фото пресс-службы СКФ

«ЗЕЛЕНЫЙ» ТАНКЕР «СОВКОМФЛОТА»

Первый построенный в России двухтопливный танкер типоразмера MR введен в эксплуатацию.

Новый крупнотоннажный «зеленый» танкер типоразмера MR «Иван Айвазовский» пополнил флот «Группы компаний Совкомфлот (СКФ)».

«Иван Айвазовский» — головное судно новой серии танкеров для перевозки нефтепродуктов, в том числе из районов с ледовыми условиями плавания. Они будут эксплуатироваться под государственным флагом Российской Федерации.

«Суда этой серии соответствуют всем действующим международным нормам в области защиты окружающей среды. Танкеры оснащены двухтопливной энергетической установкой, которая предусматривает возможность использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве

основного вида топлива, что существенно снижает объем выбросов в атмосферу», — говорится в сообщении пресс-службы ГК «Совкомфлот».

«Сегодня новые крупнотоннажные танкеры крайне необходимы стране для обеспечения стабильных перевозок энергоносителей, и мы уверены, что серия «зеленых» продуктовозов «Совкомфлота» будет востребована российской внешней торговлей. По своим характеристикам и экологическому профилю новое судно отвечает самым высоким требованиям судоходной отрасли,

и вызывает гордость, что серийное производство таких танкеров на отечественной верфи было налажено с учетом передового опыта «Совкомфлота», — сказал генеральный директор — председатель правления ПАО «Совкомфлот» Игорь Тонковидов.

Отмечается, что это первый двухтопливный танкер типоразмера MR, построенный в России. Судно строилось на российской судовой верфи «Звезда» (г. Большой Камень, Приморский край).

Танкер получил имя в честь выдающегося художника-мариниста Ивана Айвазовского.

ПАО «Совкомфлот» является лидером мировой танкерной индустрии по внедрению экологически более чистого СПГ-топлива для крупнотоннажных танкерных перевозок.

В 2018 году компания первой в мире начала эксплуатацию танкеров типоразмера «Афрамекс», использующих СПГ в качестве основного вида топлива (серия «Перспект Гагарина» из 6 судов). В дальнейшем способствовала локализации технологии производства «зеленых» танкеров в России.

В 2022–2023 года на верфи «Звезда» по заказу «Совкомфлота» было построено два «зеленых» танкера типоразмера «Афрамекс» — «Океанский проспект» и «Восточный проспект».

Дедвейт танкера «Иван Айвазовский» — 49,8 тыс. тонн, длина — 183 м, ширина — 32,2 м, осадка — 13,4 м, ледовый класс — 1В.



ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ

РЕКИ И ПАССАЖИРЫ

Рост пассажироперевозок речным транспортом в 2025 году превысил показатель предыдущего года.

Перевозки пассажиров по рекам России выросли в 2025 году на 20%. Об этом министр транспорта РФ Андрей Никитин сообщил в ходе встречи с президентом Владимиром Путиным. При этом он отметил, что на сегодняшний

день речной потенциал не дораскрыт, поэтому стоит задача сделать так, чтобы он максимально реализовывался.

«Здесь ключевые задачи — это, безусловно, строительство и реконструкция гидроузлов, которые позволяют

повысить глубины на единой глубоководной системе, а также строительство логистических центров», — сказал Андрей Никитин.

Владимир Путин в свою очередь отметил, что «надо следить за ценами, за расходами этих работ».

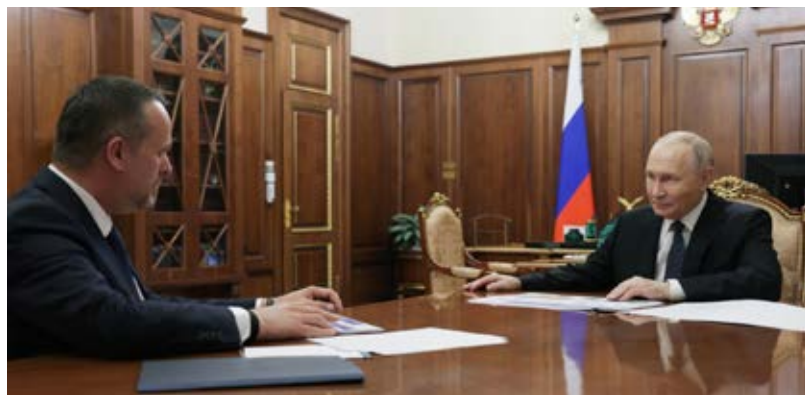


Фото с сайта Кремля

Объем пассажироперевозок по внутренним водным путям (ВВП) России

в 2024 году составил 12,1 млн чел, что на 14,1% выше показателя навигации 2023 года.

РЕГУЛИРОВАНИЕ

НЕОБХОДИМО СОГЛАСОВЫВАТЬ

В портах России вводят новые правила захода для судов, пришедших из других стран.

Правительство России утвердило «Правила согласования разрешения на заход следующих из иностранных портов судов в морские порты Российской Федерации с должностным лицом органа ФСБ» и «Правила проведения осмотра подводной части судов, прибывающих в морские порты Российской Федерации». Соответствующее постановление подписано премьер-министром Михаилом Мишустиним.

Оба документа разработаны в целях реализации указа президента Российской Федерации от 21 июля 2025 года №502 «Об особенностях захода судов в морские порты Российской Федерации». Ранее Владимир Путин поручил ФСБ России определить должностных лиц, уполномоченных осуществлять согласование заходов в порты, а на правительство была возложена реализация данного указа.

ПРАВИЛА СОГЛАСОВАНИЯ РАЗРЕШЕНИЯ НА ЗАХОД СЛЕДУЮЩИХ ИЗ ИНОСТРАННЫХ ПОРТОВ СУДОВ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ

Согласно документу, капитан морского порта должен будет информировать должностное лицо органа ФСБ о планируемом заходе судна не позднее 1 часа после получения такой информации непосредственно от капитана судна либо от морского агента. При этом необходимо указать информацию о последних десяти портах, которые судно посетило.

Должностное лицо органа ФСБ должно в срок, не превышающий 48 часов, принять решение о согласовании разрешения на заход судна либо об отказе, а в случае необходимости — о проведении осмотра подводной части судна.

«О принятом решении должностное лицо органа ФСБ информирует капитана морского порта в течение одного часа с момента его принятия по электронной почте (телефонной связи), согласованной с капитаном морского порта», — говорится в документе.

Если был проведен осмотр подводной части судна, то в срок, не превышающий трех часов с момента получения акта осмотра, документ должен быть направлен должностному лицу органа ФСБ для получения разрешения на заход в порт.

Если заход судна согласован должностным лицом органа ФСБ, то капитан морского порта

включает судно в суточный график расстановки и движения. Если принято решение об отказе, то капитан морского порта за 24 часа до планируемого захода судна уведомляет об этом капитана судна либо морского агента.

ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ОСМОТРА ПОДВОДНОЙ ЧАСТИ СУДОВ, ПРИБЫВАЮЩИХ В МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ

Согласно документу, осмотры будут проводиться в отношении судов, следующих из иностранных портов через территориальное море иностранных государств со стоянкой в их морских портах, в случаях, когда такое решение принято должностным лицом органа ФСБ. При этом правила распространяют и на суда, осуществляющие вынужденный заход в морские порты Российской Федерации.

Организация проведения осмотра возлагается на субъект транспортной инфраструктуры, осуществляющий прием судна в морском порту для проведения портовых операций (оператор). При этом оператор вправе взимать плату за осмотр.

«Размер платы за осмотр рассчитывается исходя из необходимости компенсации экономически и технологически обоснованных расходов оператора на проведение осмотра», — говорится в документе.

Осмотр осуществляется перед заходом судна в морской порт России либо силами оператора, либо привлеченной организацией с использованием водолазов или технических средств.

Оператор должен согласовать с капитаном порта и судовладельцем место и время проведения осмотра, а также предоставить сведения о лицах, участвующих в осмотре, характер и содержание работ, данные о задействованном в осмотре судне. Вся эта информация в срок не позднее, чем за шесть часов до осмотра, должна быть передана капитаном порта должностному лицу органа ФСБ.

По результатам осмотра лицом будет составляться акт.

Документ должен включать в себя следующую информацию:

- дату, место и время составления акта осмотра, время начала и окончания осмотра;
- фамилию, имя, отчество (при наличии) капитана судна, осмотр которого проведен;

- продолжительность осмотра с указанием методики сбора информации и расчетных оснований затраченного времени;

- сведения о судовладельце и судне, осмотр которого проведен;

- площадь осмотренной подводной части судна с приложением технологической карты осмотра, содержащей данные о галсах, скорости, расстоянии, с которого осуществлялся осмотр по всем конструктивным элементам подводной части судна;

- сведения о способах обследования подводной части судна, используемых в ходе осмотра, об оборудовании и о его технических характеристиках;

- сведения об отсутствии подозрительных предметов и (или) взрывных устройств (взрывчатых веществ) на судне (предоставляются капитаном судна, осмотр которого проводится);

- сведения о результатах обследования, в том числе об отсутствии или о наличии подозрительных предметов и (или) взрывных устройств (взрывчатых веществ);

- фото-, видеоматериалы.

Оператор передает акт осмотра капитану морского порта в срок, не превышающий трех часов с момента его составления или получения от лица, проводившего осмотр. В случае если в акте осмотра содержится информация, подтверждающая отсутствие на судне подозрительных предметов или взрывных устройств, капитан морского порта направляет акт осмотра должностному лицу органа ФСБ.

При выявлении подозрительных предметов или взрывных устройств лицо, производящее осмотр, немедленно прекращает операцию, уведомляет об этом капитана судна, капитана порта и оператора, а также вносит соответствующие сведения в акт.

Капитан порта в свою очередь действует в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта и с учетом информации воинских частей ВС РФ и органов ФСБ о мероприятиях, необходимых к выполнению до момента обезвреживания подозрительных предметов.

Дополнительный осмотр судна и обезвреживание/снятие подозрительных предметов или взрывных устройств выполняют воинские части ВС РФ и органы ФСБ.

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ

«ДНОУГЛУБЛЕНИЕ — ОЧЕНЬ ВАЖНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ»

Президент России обратил особое внимание на необходимость развития инфраструктуры внутренних водных путей.

Президент России Владимир Путин на встрече с министром транспорта России Андреем Никитиным отметил, что дноуглубление является важным направлением для развития морского и речного транспорта. «Дноуглубление — очень важное направление», — сказал президент. Глава государства добавил: «Я понимаю, что бюджетные возможности всегда ограничены и в тучные периоды, и в сложные, но это вопрос приоритета».

Андрей Никитин поддержал: «Важна приоритизация, чтобы там, где грузы у нас идут, дноуглубление, конечно, обеспечивало необходимый проход судов. Мы за этим очень внимательно следим».

В настоящее время крупнейшими государственными заказчиками дноуглубительных работ в морских

портах является подведомственное Минтрансу ФГУП «Росморпорт», в акватории Севморпути — структура госкорпорации Росатом — ФГУП «Гидрографическое предприятие». На внутренних водных путях (ВВП) России дноуглубительные работы и расчистку русел рек проводят администрации бассейнов ВВП, подведомственные Росморречфлоту (в зоне ответственности Минтранса России).

Самые важные вопросы отрасли ежегодно обсуждаются в Москве на крупнейшем в России форуме дноуглубительных компаний, который в рамках конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление» проводит ИАА «Порт-Ньюс» в партнерстве с ФГУП «Росморпорт» и ФГУП «Гидрографическое предприятие» при поддержке Морской коллегии РФ.

ГОРОДЕЦКИЙ ГИДРОУЗЕЛ



Фото с сайта Ространсмодернизации

СРОКИ СДВИГАЮТСЯ

Реконструкция Городецкого гидроузла продлится на год дольше.

Председатель правительства России Михаил Мишустин подписал распоряжение, в соответствии с которым изменяются условия контракта на выполнение работ по реконструкции Городецкого гидроузла.

Как следует из текста распоряжения, срок выполнения работ продлен до декабря 2027 года, а срок завершения работ по строительству шлюза №15А — до декабря 2026 года. Ранее они были обозначены дека-

брем 2026 года и декабрем 2025 года соответственно.

В апреле 2024 года уже вносились корректировки в проект — правительство РФ тогда увеличило его стоимость на 10,07 млрд рублей и установило «продление срока выполнения работ по государственному контракту до 20 декабря 2026 года, завершение в мае 2025 года работ по строительству камеры шлюза №15А».

Городецкий гидроузел расположен у города Заволжье

в Городецком районе Нижегородской области, введен в эксплуатацию в 1955 году. Реконструкция шлюзов и дноуглубление позволят обеспечить гарантированную глубину 4 м для судоходства между Нижним Новгородом и Городцом. Увеличится пропускная способность гидроузла до 20 млн тонн. Будет значительно улучшена доступность городов средней Волги для круизных судов из Москвы в Санкт-Петербург и в обратном направлении.

СУДОСТРОЕНИЕ

В РОССИИ ПОЯВИТСЯ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР СУДОСТРОЕНИЯ

Владимир Путин подписал указ «О создании Национального исследовательского центра судостроения имени академика А.Н.Крылова».

Целью центра являются формирование технологической базы инновационной экономики, создание и развитие высокотехнологического судостроительного комплекса Российской Федерации, а также повышение эффективности управления научными исследованиями в сфере судостроения и разработки морской техники.

«Важно обращать особое внимание на системы электродвижения судов, применение перспективных видов топлива, новых типов источников и накопителей

энергии. Без сомнения, необходимо повышение уровня автоматизации кораблей и судов», — сказал помощник президента России, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев.

Он добавил, что требуется совершенствование характеристик кораблей и судов ледовых классов неограниченного района плавания, а также внедрение высокопрочных конструкционных хладостойких сталей, полимерных композиционных материалов и аддитивных технологий.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

ЕДИНЫЙ ОПЕРАТОР СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА РАСШИРЯЕТ ПОЛНОМОЧИЯ

В текущем году в пилотном режиме проект был реализован на Чукотке.

В 2026 году единый инфраструктурный оператор Северного завоза — госкорпорация Росатом ожидает добровольного присоединения к проекту еще шести регионов.

«С правительством Чукотки в пилотном формате практически все задачи этого года выполнены. Мы считаем, что в следующем году еще ряд регионов присоединится на добровольных началах. Возможно, в 2026 году число регионов с 1 вырастет до 7», — сообщил генеральный директор государственной корпорации «Росатом» Алексей Лихачев.

Так, уже в начале декабря соглашение о сотрудничестве, направленное на организацию стабильной и эффективной доставки гру-

зов северного завоза, было заключено между Единым морским оператором (ЕМО) северного завоза (предприятие в контуре госкорпорации «Росатом») и Республикой Саха (Якутия).

В рамках соглашения ЕМО выступит оператором доставки грузов, включая нефтепродукты, не только по Северному морскому пути (Севморпуть, СМП), но и по рекам Якутии. Соглашение будет действовать до 31 декабря 2028 года.

«Единый морской оператор станет ключевым элементом, обеспечивающим жизнедеятельность северных поселков и стабильность экономики республики Саха (Якутия). Опыт Чукотки доказал работоспособность модели, которую мы готовы

масштабировать на другие регионы», — подчеркнул генеральный директор компании, выполняющей функции ЕМО, Владимир Панов.

В текущем году ЕМО успешно реализовал пилотный проект на Чукотке, досрочно доставив 152,44 тыс. тонн нефтепродуктов и 6,77 тыс. тонн контейнерных грузов. Было задействовано семь судов, в том числе пять танкеров и два сухогруза.

Запланированный объем северного завоза на 2025 год — 3,4 млн тонн. Из них 2,3 млн тонн — топливно-энергетические ресурсы, 900 тыс. тонн — ГСМ, 200 тыс. тонн — продовольствие, товары народного потребления, медикаменты, стройматериалы.



РЕЧНЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ

ГРУЗОВ — БОЛЬШЕ, НАВИГАЦИЯ — ДЛИННЕЕ

В бассейновых администрациях Росморречфлота подвели предварительные итоги навигации 2025 года.

МОСКОВСКИЙ БАСЕЙН

В навигацию 2025 года грузопоток в Московском бассейне увеличился на 8,4% по сравнению с прошлым годом. Всего было перевезено 23,6 млн тонн грузов.

«Основной объем перевозок пришелся на транзит между Волго-Балтийским, Волжским и Камским бассейнами. Грузы с назначением в пункты Московского бассейна — минерально-строительные материалы и промышленное сырье, в частности, металл. Значительная доля песка и песчано-гравийной смеси перевозится по Оке от мест добычи до пунктов выгрузки, располагающихся в основном в районе Коломны», — говорится в сообщении пресс-службы Росморречфлота.

Во время навигации через судоходные гидротехнические сооружения учреждения прошло более 87,2 тыс. единиц флота, что на 3,2% больше, чем в прошлом году. Выполнено 44,4 тыс. шлюзований, что на 2,8% превышает показатели навигации 2024 года.

По внутренним водным путям Московского бассейна перевезено более 3,1 млн

пассажиров, что соответствует показателям прошлого года.

Среди туристов наибольшей популярностью пользовались маршруты Москва — Санкт-Петербург, Москва — Тверь — Углич — Мышкин, Москва — Казань.

Для поддержания гарантированных габаритов судовых ходов выполнены дноуглубительные работы в объеме почти 3,2 млн куб. м, проведено траление 274 кв. км акватории и выполнено 397 русловых изысканий.

ВОЛГО- БАЛТИЙСКИЙ БАСЕЙН

В Волго-Балтийском бассейне в навигацию 2025 года состоялось 18,4 тыс. рейсов, что на 5% превышает показатели прошлого года (17,5 тыс. рейсов). Об этом свидетельствуют итоги транзитной навигации ФБУ «Администрация «Волго-Балт».

Общий объем перевезенных грузов составил 13,2 млн тонн, что на 7,6% больше по сравнению с 2024 годом (12,3 млн тонн). Среди основных грузов выше всего показатели в строительной сфере (+6%) и в перевозке металлов (+60%). В то же время объемы флюсов и лесных

грузов сохранили уровень прошлого года.

Пассажирский поток также демонстрирует устойчивый рост: в 2025 году перевезли 383,3 тыс. пассажиров и выполнили 3,2 тыс. рейсов, что превышает показатели 2024 года (375,9 тыс. пассажиров и более 3 тыс. рейсов).

БЕЛОМОРСКО- ОНЕЖСКИЙ БАСЕЙН

Перевозки грузов по Беломорско-Балтийскому каналу превысили 206 тыс. тонн, что на 1,1% больше по сравнению с прошлым годом.

В пассажирских перевозках были задействованы 54 судна, перевезено 3 267 человек, что на 7% больше, чем в 2024 году.

В связи с благоприятной гидрометеорологической обстановкой и по заявкам судовладельцев сроки работы гидротехнических сооружений и на судоходных трассах Онежского озера были продлены до 24 ноября. С начала навигации через Беломорско-Балтийский канал провели 8556 шлюзований.

В целом объем перевозок грузов в Беломорско-Онежском бассейне вырос на 7,1% — до 7,15 млн тонн. Пе-



Московский бассейн, фото ФГБУ «Канал имени Москвы»



Беломорско-Онежский бассейн, фото с сайта Росморречфлота

ревозки пассажиров в бассейне на туристских и местных маршрутах остались на том же уровне и составили 165,84 тыс. человек.

По заявкам грузоотправителей, на договорных условиях, проводилось траление акваторий. Общий объем тральных работ в Беломорско-Онежском бассейне составил 74,91 кв. км.

ОБЬ-ИРТЫШСКИЙ БАСЕЙН

В Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей (ВВП) в навигацию 2025 года перевезено более 12 млн тонн грузов и свыше 1,5 млн пассажиров.

В общей сложности навигация продлилась в бассейне

149,4 суток, превысив плановые показатели в 145,7 суток.

Объем транзитных дноуглубительных работ в эту навигацию составил более 4,3 млн куб. м грунта, что позволило обеспечить гарантированные габариты судовых ходов. При этом показатели госзадания в части дноуглубления были превышены на 16%.

На данный момент во всех филиалах учреждения продолжают ранее начатые работы по судоремонту.

Напомним, грузоперевозки в Обь-Иртышском бассейне в навигацию 2024 года увеличились на 6,7% и составили более 13,5 млн тонн. Пассажирские перевозки достигли 1,8 млн человек.

ПАРОМЫ

«МАРШАЛ РОКОССОВСКИЙ» И «ГЕНЕРАЛ ЧЕРНЯХОВСКИЙ» НА ХОРОШЕМ СЧЕТУ

Инновационные суда Росморпорта способствуют динамичному развитию морских перевозок.



Фото из Telegram-канала Минтранса России

Экологичные паромы Росморпорта «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» в 2025 году перевезли более 1,5 млн тонн грузов на маршруте, соединяющем порты Усть-Луга (Ленинградская область) и Балтийск (Калининградская область). Об этом премьер-министр Михаил Мишустин заявил на пленарной дискуссии форума «Транспорт России».

«Одна из их особенностей — это способность управлять ими в дистанцион-

ном режиме. Такое вот конструкторское решение — это элемент целенаправленного подхода к развитию транспорта в этом перспективном направлении», — сказал глава правительства. Михаил Мишустин отметил вклад инновационных судов ФГУП «Росморпорта» в динамичное развитие морских перевозок с целью надежного снабжения прибрежных территорий России, прежде всего — Калининградской области.

Ранее сообщалось, что паромы проекта CNF19M «Гене-

рал Черняховский» и «Маршал Рокоссовский» по итогам 8 месяцев 2025 года в режиме автономного судовождения перевезли 612,6 тыс. тонн груза, более 740 пассажиров и прошли свыше 67,2 тыс. морских миль.

Суда проекта CNF19M имеют ледовый класс Arc4. Два двухтопливных главных двигателя мощностью по 6000 кВт используют в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) или дизельное топливо с низким содержанием серы.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

УСПЕХИ И ВЫЗОВЫ СЕВЕРНОГО ЗАВОЗА

Началась тестовая эксплуатация информационной системы «Северный завоз».



А. Шило, фото из ТГ-канала Минтранса



Фото с сайта Минтранса России

Федеральная государственная информационная система (ФГИС) должна стать ключевым элементом управления северным завозом. Предполагается, что ФГИС «Северный завоз» повысит прозрачность планирования, обеспечит контроль процессов закупки и доставки грузов жизнеобеспечения, мониторинг движения грузов и недопущение сбоев в поставках. В тестовом режиме система уже заработала в Республике Саха (Якутия). Это самый большой регион, в который осуществляется северный завоз.

«Планируем, что в этом году в тестовом режиме и другие регионы смогут непосредственно ознакомиться с информационной площадкой, сформировать в ней планы работы по северному завозу на будущий год», — рассказал заместитель министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Антон Басанский.

ФГИС будет вводиться в эксплуатацию поэтапно на протяжении нескольких лет, а также будет интегрирована с единой информационной системой в сфере закупок, государственной информационной системой электронных перевозочных документов, единой системой мониторинга перевалки грузов в морских портах, системой государственного портового контроля и рядом других цифровых платформ.

Окончание работ по созданию информационной системы «Северный завоз» запланировано на 2027 год.

ЗАКУПОЧНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Одной из проблем северного завоза являются слишком большие издержки во время закупочных процедур. Поэтому оптимизацию логистики также обсуждали на «Транспортной неделе» в Москве.

«Мне кажется, не совсем рационально в рамках северного завоза авиационный керосин везти в Магадан из Ярославской области. Просто потому, что закупки прошли так, отторговались через биржу, приобрели товар. <...> Это долго и дорого. Поэтому, в моем понимании, здесь не должно быть спотовых поставок. Должны быть более долгосрочные контракты, которые будут позитивно влиять на логистику, нести меньше рисков», — сказал заместитель министра транспорта России Алексей Шило.

Он напомнил, что в рамках северного завоза часть перевозок выполняются частными компаниями, которые свои издержки закладывают в стоимость доставки товаров.

«Небольшие партии грузов при большой себестоимости, конечно, приводят к тому, что коллеги закладывают в тариф все свои издержки. А лечить это можно установлением контроля за всеми элементами транспортной цепочки. Там, где тарифы требуют регулирования, их нужно будет регулировать. Если у перевозчика будут какие-то выпадающие доходы, нужно

предусматривать систему субсидирования. Но и через повышение качества планирования, укрупнение партий, я думаю, тоже можно цены дополнительно снижать», — добавил заместитель министра.

СТРОИТЕЛЬСТВО ФЛОТА

Государство должно взять под контроль строительство флота для северного завоза. С учетом того, что более 90% грузоперевозок в рамках северного завоза выполняется именно водным транспортом, от состояния флота зависит как стоимость фрахта, так и надежность поставок.

В то же время доля морских судов возрастом свыше 30 лет, задействованных в обеспечении северного завоза, к 2030 году составит 74%, а речных — 87%.

«Мы находимся в ситуации, когда флот сокращается, а стоимость доставки растет. К 2030 году кризис может по-настоящему усугубиться. <...> Мы ни в коем случае не должны допустить небезопасную эксплуатацию судов, особенно перевозящих горюче-смазочные материалы. Есть требования в отношении двойного дна и двойного борта. Флот сейчас максимально изношен. И, получается, если регламент выполнять полностью, то у нас северный завоз по рекам фактически встанет. А продлевать эксплуатацию таких судов в то же время небезопасно. Одно из основных наших предложений, которое мы

сейчас будет вносить, — это программа строительства флота под контролем правительства», — сказал специальный представитель по вопросам развития Арктики госкорпорации «Росатом» Владимир Панов.

Он также напомнил, что доставка грузов в рамках северного завоза традиционно строится на однолетних контрактах, что является серьезным ограничением для инвестиционных программ любой судоходной компании. Единый морской оператор северного завоза в лице АО «Росатом Арктика» будет уходить от этой практики. Сейчас подписывается трехлетний контракт, а дальнейшая задача — выйти на пятилетний горизонт планирования. Таким образом планируется обеспечить судоходные компании заказами, а регионам гарантировать сдерживание тарифов.

КАЗНАЧЕЙСКИЕ КРЕДИТЫ

Для успешного выполнения северного завоза необходимо не только увеличить объемы казначейских кредитов, но и продлить сроки их погашения до трех лет. Такое мнение высказал глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев.

«Мы завозим топливо, которое во многих населенных пунктах будет использовано в 2027-м, а то и в 2028-м году. «Омертвление» средств на три года не позволяет быстро обеспечить обороты. Я считаю, что рано или поздно вопрос по увеличению

сроков по казначейским кредитам до трех лет надо будет решать», — пояснил он.

Айсен Николаев отметил, что появление такого финансового механизма, как казначейские кредиты, стало одним из тех решений, которое помогло Якутии обеспечить в 2025 году северный завоз. «У нас были очень серьезные проблемы, связанные с отсутствием денежных средств у компаний. И эти почти 5 млрд, которые были своевременно выделены, позволили нам все, что нужно, завести».

В 2025 году на казначейские кредиты было выделено 10 млрд рублей. Позже сумма по просьбе регионов была увеличена. Основные средства распределены между тремя регионами: Республика Саха (Якутия) — 4,9 млрд рублей, Магаданская область — 3 млрд рублей, Чукотка — 1,9 млрд рублей. Также кредиты были получены Камчатским краем (400 млн рублей) и Мурманской областью (13 млн рублей). При этом в географию северного завоза в общей сложности входит 19 регионов страны.

Казначейство России проведет анализ эффективности предоставления казначейских кредитов, выданных на северный завоз. Также принято решение об увеличении суммы казначейских кредитов на 2026 год до 30 млрд рублей. Доведение этих средств до регионов начнется уже в начале следующего года. При этом распределение финансов будет осуществляться в декабре 2025-го.



АТОМНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ



Фотография «Российского судоходства»

«СТАЛИНГРАД» ПОСТРОЯТ В ПЕТЕРБУРГЕ

Новый атомоход проекта 22220 планируется сдать в 2030-м году.

На Балтийском заводе ОСК состоялась церемония закладки седьмого универсального атомного ледокола проекта 22220 «Сталинград». В торжественной церемонии принял участие президент РФ Владимир Путин.

«Первые четыре ледокола — головной ледокол «Арктика» и три серийных судна «Сибирь», «Урал», «Якутия» — уже успешно несут вахту в арктических водах, обеспечивают проводку грузов по трассам Северного морского пути. Строительство еще двух ледоколов этой серии — «Чукотка» и «Ленинград» — продолжается на Балтийском заводе. Объем работы впереди большой. Уверен, что она будет идти ритмично в соответствии с заданными сроками. Будем и дальше, несмотря на все текущие сложности и вызовы, наращивать возможности нашего ледокольного флота, развивать отечественное судостроение, создавать прорывные научно-технологические заделы», — сказал Владимир Путин в обращении к участникам церемонии.

При закладке нового атомного ледокола проек-

та 22220 «Сталинград» использован блок днищевых секций. Таким образом техническая готовность судна в момент закладки составила 4%.

Сроки строительства атомных ледоколов сокращены с 7 до 5 лет. Об этом на церемонии закладки нового атомного ледокола «Сталинград» заявил генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

«Таких темпов мы достигли в том числе благодаря внедрению передовой производственной системы, переходу на технологии крупноблочного строительства и, конечно, самое главное, как я сказал, выходу на большую серию. Сегодня балтийцы, освоившие серийное строительство, показывают значительный рост производительности труда и эффективно применяют уникальные отечественные технологии», — сказал Андрей Пучков.

Он подчеркнул, что никогда в мире не строились ледоколы такой серийности. «7 ледоколов в одной серии — это беспрецедентно», — отметил гендиректор ОСК.

В настоящее время при строительстве ледоколов примерно на 15% снижено количество нормо-часов. В среднем на ледоколе трудится порядка 2 тыс человек и привлекается около 1200 смежников.

«Если на первых ледоколах серии у нас была часть импортного оборудования и комплектующих, то сейчас мы практически полностью перешли на отечественные комплектующие, сделав большой шаг в части национальной промышленной безопасности», — резюмировал гендиректор ОСК.

В корпорации также сообщили, что степень готовности ледокола «Чукотка» — порядка 70%, он был спущен на воду в 2024 году. Сдача запланирована на декабрь 2026-го. Строительная готовность ледокола «Ленинград» превышает 20%, его сдача ожидается в декабре 2028 года. Срок сдачи ледокола «Сталинград» — 2030 год.

Ледоколы проекта 22220 — самые большие и мощные в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в западном районе Арктики.

Ледоколы двухосадочные, то есть они могут ходить на больших глубинах в море и прокладывать путь шириной 40 метров, а также заходить в устья сибирских рек. Важной во всех ледоколах серии является уникальная система электродвижения — это чисто российская разработка.

РОСМОРРЕЧФЛОТ

ПОКАЖУТ СЕБЯ В НОВОМ СЕЗОНЕ

Завершено строительство обстановочных судов «Евгений Петров» и «Николай Чалов».

Государственная комиссия подписала акты приема двух судов проекта 3050.1А — «Евгений Петров» и «Николай Чалов». Они приступят к работе в Енисейском бассейне внутренних водных путей (ВВП) в навигацию 2026 года. Всего по заказу ФКУ «Речводпуть» строятся 13 обстановочных судов данной серии, девять из них уже работают в администрациях внутренних водных путей.

Новые суда — «Евгений Петров» и «Николай Чалов» — получили имена ста-

рейших путейцев Красноярского и Ангарского районов.

Обстановочные суда проекта 3050.1А используют для обслуживания плавучих и береговых знаков судоходной обстановки, контроля глубин судового хода, передвижения барж водоизмещением до 400 тонн.

Суда оборудованы новейшими системами управления устройствами для обслуживания судоходной обстановки на внутренних водных путях, современными средствами связи и навигации.

Основные характеристики: длина — 26,8 м, ширина — 4,2 м, осадка — 1 м, экипаж — 6 человек, автономность — 6 суток.

ОТЧЕТЫ



Фото пресс-службы завода «Красное Сормово»

СТАТИСТИКА СУДОСТРОЕНИЯ

На российских верфях до 2034 года построят 297 судов.

В России, с учетом реализации актуализированной в мае текущего года Стратегии развития судостроительной промышленности, до 2034 года будут построены 297 судов с общим порожним водоизмещением 2,27 млн тонн. Об этом рассказал статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли РФ Роман Чекушов.

Он уточнил, что в период с 2020 года по 2024-й в России построено 231 судно с общим порожним водоизмещением 580 тыс. тонн. Лидерами по объему выпуска продукции в указанный период стали АО «Окская судостроительная», на которой

было построено 32 судна, ПАО «Завод «Красное Сормово» ОСК (30 единиц) и ООО «Пермская судостроительная» (26 единиц).

«Это обусловлено как раз специализацией предприятий с учетом тех заказов, которые мы получаем. То есть это серийная постройка транспортных судов смешанного и внутреннего плавания», — уточнил заместитель министра.

При этом по объему выпуска с учетом водоизмещения в лидерах оказались ООО «ССК «Звезда» (151,8 тыс. тонн) и АО «Балтийский завод» (120,3 тыс. тонн). На третьем месте «Красное Сормово» — 81,5 тыс. тонн.

Основные характеристики УАЛ проекта 22220: мощность — 60 МВт (на валах); скорость хода — 22 узла (по чистой воде); длина габаритная — 173,3 м; ширина — 34 м; высота — 52 м; осадка — 10,5 м/9,03 м; ледопродоимость — до 3 м; полное водоизмещение — 33,54 тыс. тонн; назначенный срок службы — 40 лет, численность экипажа — 54 человека.

ТЕХНОЛОГИИ

«ЭКОБАЛТ»
ПРОШЕЛИСПЫТАНИЯ

Суда на водороде будут проектировать и создавать с учетом полученного опыта.

Прогулочно-экскурсионное судно проекта 00393 «Экобалт» — первое в России судно с водородной энергетической установкой — прошло государственные приемочные испытания в акватории Волги у Зеленодольского завода имени А.М. Горького. Испытания признаны успешными.

«Морской технический университет внес ключевой вклад в разработку судна «Экобалт»: коллектив НИС ПЭУ спроектировал и изготовил для водородной установки систему рециркуляции водорода на основе струйных технологий. Эта система — важнейший элемент, который обеспечивает эффективность и без-

опасность работы энергокомплекса. Сама установка была создана в Крыловском государственном научном центре (КГНЦ)», — говорится в сообщении пресс-службы Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, инженеры которого приняли участие в испытаниях.

«Экобалт» был заложен в феврале 2023 года, спущен на воду — в августе 2024 года.

Первое прогулочно-экскурсионное судно на водородном топливе предполагается использовать как платформу для создания и обкатки водородных технологий для морской отрасли.



Фото пресс-службы СПбГМТУ

Судно длиной около 15,4 м и шириной около 3,3 м рассчитано на 10 пассажиров и 2 члена экипажа. Осадка судна составляет около 0,54 м, скорость на тихой воде — до 12 км/ч; продолжительность рейса — 5 часов.

ЭЛЕКТРОСУДА



Фото с сайта правительства России

«МОСКОВСКАЯ ВЕРФЬ» ОТКРЫТА

На новом предприятии в основном будут строить, проектировать и ремонтировать электросуда.

В Москве завершилось строительство и состоялось открытие новой «Московской верфи».

Верфь построена в Нагатинском Затоне. Она способна выпускать как небольшие прогулочные электросуда (преимущественно «Синички» вместимостью 54 пассажира), так и круизные лайнеры длиной до 130 м.

В ходе торжественной церемонии открытия помощник президента России, председатель Морской коллегии Николай Патрушев высоко оценил сроки и качество работ по возведению новой верфи. «Предприятие является образцовым, высокотехнологичным, и, честно говоря, многие рабочие, которые работают на других судостроительных предприя-

тиях, могут только позавидовать тому, в каких условиях вы будете трудиться», — сказал он, обращаясь к рабочим «Московской верфи».

Помощник президента особо отметил, что ООО «Московская верфь» будет выполнять весь комплекс работ: проектирование судов, строительство и ремонт.

В кооперации по производству судов на новой верфи будет задействовано более 50 тыс. человек по всей стране. Это широкий круг производителей комплектующих и судового оборудования.

Первый заместитель председателя правительства Денис Мантуров заявил, что открытие «Московской верфи» способствует решению сразу нескольких задач, по-

ставленных президентом России, а именно: обновлению пассажирского флота и достижению технологического лидерства в ключевых отраслях промышленности.

Мощности нового предприятия позволяют производить до 40 судов в год. Здесь можно одновременно собирать электросуда различного типа, такие, например, как «Москва 1.0», «Москва 2.0», «Москва 3.0», круизные суда «Московское золотое кольцо», а также беспилотные катера для патрулирования акватории Москвы-реки.

В день открытия на верфи заложили кили электросудов «Москва 1.0», предназначенных для регулярных речных перевозок и вмещающих 56 пассажиров.

ЗЕМСНАРЯДЫ

НОВЫЙ ЗЕМСНАРЯД
РОСМОРПОРТА

«Николай Гричановский» будет работать на Волго-Каспийском морском судоходном канале.

Торжественная церемония передачи ФГУП «Росморпорт» нового земснаряда проекта FPDG3 «Николай Гричановский» состоялась в Астрахани. Судно построено на верфи «Стройлидерплюс» и предназначено для работы на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК).

«Николай Гричановский» значительно усилит груп-

пировку дноуглубительных судов филиала, учитывая особенности работы в Каспийском бассейне и высокие технологические стандарты судна, созданного на астраханской верфи», — говорится в сообщении Росморпорта.

Земснаряд оснащен грунтовыми насосами российской разработки, автоматизированными системами

контроля и способен работать круглосуточно и круглогодично.

Это второе судно серии из трех земснарядов, которые «Стройлидерплюс» строит для Астраханского филиала Росморпорта.

Головное судно серии проекта FPDG3 «Николай Русанов» пополнило группировку дноуглубительного флота Росморпорта в 2024 году.



Фото из Telegram-канала Росморпорта

Характеристики земснаряда «Николай Гричановский»: длина — 68 м, ширина — 12,2 м; высота борта — 4,1 м; дедвейт при осадке 2,1 м (по ЛГВЛ) — 607,9 тонн. Символ класса РС: KE R3 Dredger. Производительность по воде землесосной установки составляет не менее 10 тыс. куб. м в час, глубина разработки донного грунта — от 3 до 15 м.



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

НОВЫЕ МАРШРУТЫ И ПРИЧАЛЫ

Количество маршрутов водного транспорта в Петербурге выросло на 20%.

Пассажиропоток на водном транспорте Санкт-Петербурга в 2025 году сохранился на уровне предыдущего года и составил 5,2 млн человек. Об этом сообщил заместитель председателя Комитета по транспорту Санкт-Петербурга Дмитрий Ваньков. При этом в 2025 году в Перечне маршрутов водного транспорта Санкт-Петербурга значился 51 маршрут, что на 20% больше, чем в 2024 году. Так, 10 новых маршрутов появились на реке Карповке. По ним перевезено 9 тыс. пассажиров.

Новые причалы были открыты у Петропавловского и Тучково мостов. Этими причалами воспользовались 25 тыс. пассажиров.



Фото пресс-службы СК «Нева Тревел»

Общее число причалов достигло 143 единиц, в том числе 123 — причалы судоходных компаний, а 20 — городские причалы общего доступа.

На городских причалах, относящихся к ведению Комитета по транспорту, было выполнено 48640 швартовок (+10% к уровню предыдущего года) и обслужено 880 тыс. пассажиров. Комплекс причалов Речного вокзала обеспечил 454 су-

дозахода (+13%), обслужено 182 тыс. пассажиров.

Общее количество пассажирских судов (включая маломерные) в Санкт-Петербурге в 2025 году выросло на 13% — до 678 единиц.

Из числа новых пассажирских судов (не относящихся к маломерным) два судна являются электрическими. В том числе три новых судна задействованы на маршруте Санкт-Петербург — Петергоф — Кронштадт, пять

судов — для перевозок по рекам и каналам города.

В судоходной компании «Нева Тревел» отметили, что в 2026 году планирует ввести в эксплуатацию еще минимум четыре новых судна.

Кроме того, в зимний сезон компания будет выполнять перевозки пассажиров судами на воздушной подушке. «Зимой 2025-2026 годов таких судов станет больше и мест хватит всем желающим. Уникальной новинкой

этого зимнего сезона станут новые маршруты в акватории Лахта Центра», — отметил генеральный директор судоходной компании «Нева Тревел» Юрий Набатов.

В 2026 году в Петербурге планируется организовать новые водные маршруты.

Новый причал появится на набережной реки Мойки у Дворцовой площади. А открытие причалов в Ломоносове и Кронштадте позволит начать пассажироперевозки по маршруту Ломоносов — Кронштадт — Санкт-Петербург. Кроме того, совместно с правительством соседнего региона прорабатывается маршрут из Ленобласти к Речному вокзалу.

Городские причалы планируется оборудовать турникетами с системой учета билетов.

В планах на следующий год и развитие сети электрозарядных станций, которые должны появиться на причалах на Арсенальной и Петровской набережных.

МОСКВА

ИЗ ЛЕТНЕЙ НАВИГАЦИИ В ЗИМНЮЮ

В столице растет количество всесезонных маршрутов и меняется система регулирования водного транспорта.

Компания «ВодоходЪ. Пассажирский Порт» открыла в Москве круглогодичные речные прогулки на современном электросудне с ресторанным обслуживанием «Стрельна». «Запуск проекта является частью программы по обновлению и экологизации водного транспорта Москвы», — говорится в сообщении пресс-службы АО ВодоходЪ. Пассажирский Порт.

Электросудно «Стрельна» имеет ледовый класс с возможностью круглогодичной эксплуатации, включая зимние условия. В отличие от дизельных предшественников при движении практически не создает шума и вибраций, на борту отсутствует запах переработанного топлива.

Продолжат свою работу зимой и регулярные маршруты городского речного электротранспорта. В летний сезон они были весьма

популярны. С мая по ноябрь пассажиры совершили более миллиона поездок. Электросуда выполнили свыше 42 тысяч рейсов, что более чем на 40 процентов превышает показатели прошлого года.

В то же время флот регулярного речного электротранспорта увеличился на 50%. Его дополнили 10 модернизированных электросудов. Теперь в составе флота 31 инновационное судно.

Сейчас диспетчерским регулированием движения судов в акватории Москвы-реки занимается Росморречфлот в лице ФГБУ «Канал имени Москвы». В дальнейшем эта функция перейдет к властям Москвы. Соответствующие поправки подготовлены и будут внесены в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ и другие нормативные акты, об этом пишет «Коммерсантъ».

Столичные власти получают право самостоятельно регу-

лировать движение речных судов и штрафовать нарушителей с помощью камер, работающих по аналогии с комплексами фиксации нарушений ПДД, смогут согласовывать маршруты речного транспорта и расписание движения за исключением судов, следующих транзитом. Кроме того, этот же документ разрешит правительству Москвы поднимать затонувшие суда и вводить дополнительные экологические ограничения для судоходных компа-

ний. Идея передать столичным властям полномочия по диспетчеризации движения в акватории Москвы-реки обсуждалась еще несколько лет назад на совещании у президента России Владимира Путина. Тогда мэр Москвы Сергей Собянин отметил, что и в правительстве, и в Минтрансе данное предложение уже поддержали. При этом все переданные полномочия «будут осуществляться под контролем министерства транспорта».

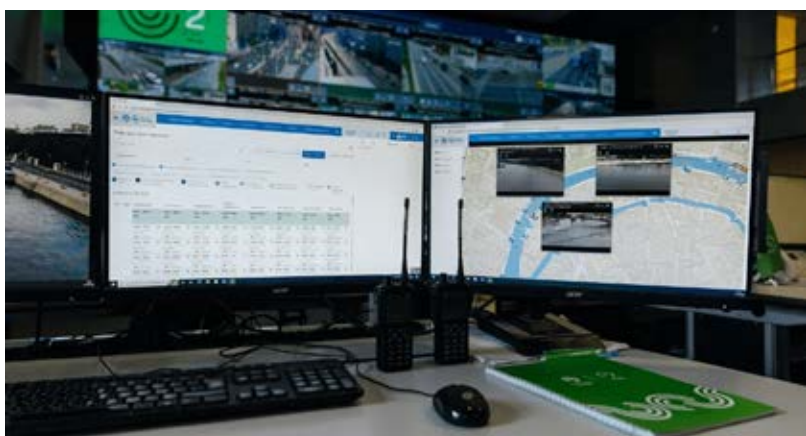


Фото с сайта ЦОДД



Фото пресс-службы компании «ВодоходЪ. Пассажирский Порт»

ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ

КРУИЗНЫЙ
РЕГИОН

Фото пресс-службы правительства региона

Развитие водного туризма — одно из перспективных направлений туристической сферы Тверской области.

Общее количество судозаходов в Тверской области за сезон навигации 2025 года составило 510, что на 15% выше, чем в прошлом году. «В этом навигационном сезоне наибольшее количество судозаходов зафиксировано в Калязине — 230, в Твери — 214. В Завидово причалили 63 теплохода, а в порт Весьегонска совершено 3 судозахода. Среднее время стоянки судов в Твери занимало от 4 до 6 часов», — говорится в сообщении пресс-службы правительства региона.

«В Тверской области с 2017 года количество ту-

ристов, посетивших регион, выросло в 2 раза, в этом году мы перешагнем рубеж в 3 млн туристов. Мы уже решили задачу, поставленную президентом Российской Федерации, по не менее чем 5% доле туризма в валовом региональном продукте. Наш регион занимает первое место среди субъектов Российской Федерации с показателем 7,7%», — отметил временно исполняющий обязанности губернатора Тверской области Виталий Королев.

Развитие водного туризма — одно из перспективных направлений туристической

сферы Верхневолжья. В регионе продолжается работа по совершенствованию необходимой инфраструктуры для увеличения количества заходов круизных судов в порты.

В частности, в этом году на основных сооружениях в порту «Завидово» и причале Речного вокзала города Твери были установлены спасательные посты безопасности, разработаны паспорта доступности для маломобильных групп населения, заключены контракты на охрану объектов со специализированными подразделениями.

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

А В ЯРОСЛАВЛЕ —
ЭЛЕКТРОКАТАМАРАН
«БЕЛОЯР»

В текущем году в регионе также стартовали перевозки на скоростном судне «ВосходЪ-2».

По водным маршрутам в Ярославской области речными судами перевезено почти 500 тыс. пассажиров, что на 12% больше, чем в навигацию 2024 года.

Большим спросом пользовались рейсы на электрокатамаране «Белояр» — он, фактически, стал символом экскурсионно-прогулочного направления.

«Современное, комфортное судно, выпущенное на нашей ярославской верфи, выполнило более 1400 рейсов и перевезло почти 60 тыс. жителей и гостей области. Особой популярностью пользовалось новое регулярное сообщение от речного вокзала до Толги, которое продолжит работу в следующем сезоне», — написал в своем Telegram-канале губернатор региона Михаил Евраев.

Кроме того, в 2025 году стартовали рейсы на скоростном судне «ВосходЪ-2» по маршруту из Ярославля в Рыбинск с остановкой в Тутаеве. Более 8,8 тыс.

пассажиров было перевезено на данном направлении, а в связи с высоким спросом срок работы судна продлили до конца октября.

Традиционно востребованными остаются пригородные маршруты, которые связывают Ярославль и Рыбинск с населенными пунктами области.

Тутаевская переправа обслужила 165 тыс. человек, экскурсионными маршрутами от Ярославского речного вокзала воспользовались более 18 тыс. пассажиров, а городскими до Толги и Вакарева — свыше 165 тыс.

«Уверенный рост пассажиропотока подтверждает, что водный транспорт становится комфортной альтернативой для путешествий по региону. Мы продолжим развивать речную инфраструктуру, создавая новые возможности для жителей и гостей области», — добавил губернатор Ярославской области Михаил Евраев.

НАВИГАЦИЯ

ЗДЕСЬ РАДЫ
КАЖДОМУ ПАССАЖИРУ

В Ростовской области СПК «Дон» значительно нарастила пассажироперевозки.

Судоходная пассажирская компания (СПК) «Дон» по итогам навигации 2025 года нарастила перевозки пассажиров в Ростовской области на 82,4% — до 35 тыс. человек.

Как рассказал генеральный директор компании Герман Лопаткин, в 2024 году судами компании было перевезено свыше 19 тыс. человек, а навигационный период длился 251 день. В текущем году перевезено более 35 тыс. человек при первоначальном

плане в 30 тыс. пассажиров. Однако из-за погодных условий навигационный период оказался короче, чем годом ранее, — 237 дней.

Наибольший пассажиропоток на судах компании был в августе текущего года, когда было перевезено 8253 человека. Наименьший — в апреле и ноябре, перевезено 2144 и 2241 пассажир соответственно.

На данный момент флот компании насчитывает три судна — два СПК «Валдай 45Р» и один «Метеор 120Р».

В 2025 году компания ввела в эксплуатацию четыре понтона.

В 2025 году добавились рейсы в станицу Романовскую и станицу Старочеркасскую.

Однако наиболее популярным направлением остаются рейсы в Азов. При этом судам компании удалось сократить время в пути. Так, если ранее поездка из Ростова-на-Дону в Азов занимала порядка 50 минут, то сейчас этот показатель составляет 35 минут.



Фото «Водного транспорта»



ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ



Фото пресс-службы Росморпорта

ПРЕМЬЕРА В ПОРТУ УСТЬ-ЛУГА

Экологическое судно «Копорье» в конце декабря приступит к работе в автономном режиме.

ФГУП «Росморпорт» заявило о запуске первого в стране экологического судна «Копорье» в автономном режиме.

Работу судна продемонстрировали на XIX Международном форуме и выставке «Транспорт России» в присутствии председателя правительства России Виталия Савельева и министра транспорта России Андрея Никитина.

Презентацию провел директор департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Минтранса России Виталий Ключев.

«На стенде в ходе прямой трансляции с сопровождающего катера и систем кругового обзора было продемонстрировано дистанционное управление судном, находящимся в акватории Невской губы Финского залива. Вита-

лий Ключев, меняя на пульте курс и скорость, показал возможности маневрирования», — говорится в сообщении Росморпорта.

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Сергей Пылин сообщил, что судно приступит к работе в автономном и ручном режимах в конце декабря в морском порту Усть-Луга.

Сборщику льяльных вод «Копорье» первому в служебно-вспомогательном флоте России присвоена категория морского автономного надводного судна (МАНС). Российский морской регистр судоходства (РС) выдал соответствующее

свидетельство после установки на судно системы автономной навигации и ее успешного испытания

«Копорье» — головное судно серии проекта RST38, построенное по заказу Росморпорта на класс РС. Судно предназначено для сбора с судов нефтесодержащих вод, их отстоя, сепарации, с перекачкой нефтепродуктов в танк нефтеостатков для их последующей сдачи в береговые хранилища. Также судно-сборщик может осуществлять прием с судов сточных вод и мусора, транспортировать их и сдавать на береговые очистные сооружения.

Основные технические характеристики судна: ледовый класс РС — Ice3, длина наибольшая — 49,21 м, ширина наибольшая — 8,82 м, осадка — 3 м, численность экипажа — 6 человек, скорость хода на тихой воде — 9 узлов, общий объем танков для нефтесодержащих и льяльных вод — 515 куб. м.

МАЛОМЕРНЫЙ ФЛОТ

ПЛАНЫ РЕАЛИЗУЮТСЯ

В Архангельской области разрабатывают безэкипажный катер «Клиппер» с возможностью перевозки грузов в 20-футовом морском контейнере. Судно сможет совершать рейсы дальностью до 1000 км.

В 2026 году состоится запуск двух безэкипажных катеров «Бриз» на регулярной основе по маршруту Архангельск — Соловки — Архангельск.

«При правильном подходе возможно масштабировать опыт Архангельской области на другие арктические регионы, что повысит качество

жизни на отдаленных территориях», — отметила заместитель министра экономического развития и промышленности Архангельской области Виктория Пестова.

Также в регионе в кооперации с Минтрансом России, Росморречфлотом и Росатомом планируется создать тестовый полигон для опы-

тной эксплуатации морских безэкипажных судов.

В то же время отмечается, что для прорывных решений и проектов в сфере автономного судовождения необходим комплекс мер поддержки по аналогии с мероприятиями, предусмотренными нацпроектом «Беспилотные авиационные системы».

СТРАТЕГИЯ

ВРЕМЯ АВТОНОМНЫХ СУДОВ

На «Транспортной неделе» рассказали о перспективах автономного судовождения.

Реальный эффект от внедрения технологии автономного судовождения будет достигнут, когда судовладельцы увидят экономический профит для себя — снижение себестоимости эксплуатации и перевозок. А это возможно только при оснащении нескольких однотипных судов на линии, а не единичных проектов. Такое мнение высказал генеральный директор компании-разработчика морских ИТ-решений Sitronics КТ Евгений Шишенин в рамках конференции, посвященной вопросам цифровизации водного транспорта.

По его словам, сейчас, когда базовые системы уже разработаны, необходимы внедрение и массовая обкатка, вывод на линию нескольких автономных судов. По этому пути идут не только в России, но и в европейских странах.

«Мы работаем сейчас в направлении грузопассажирских паромов для внутренних водных путей с несколькими коммерческими заказчиками и с правительствами регионов, где есть потребность в таких судах. Также востребованным направлением будет оснащение технологией грунтоотвозных шаланд. Тут понятные дистанции по отвозу грунта на полигоны, возврат судов. В рамках опытно-конструкторских работ мы экспериментировали с одним таким судном, и видим, что следующим шагом может быть реализация проекта высокоавтоматизированного дноуглубительного каравана. Еще один актуальный вектор развития — речные самоходные баржи. Это то, с чем к нам приходят с запросами уже «посчитать» операторы и судовладельцы, которым нужно «поднимать» грузы по рекам в сторону СМП, где кадровый вопрос ста-

новится все более и более острым», — отметил Евгений Шишенин.

Что касается массового внедрения пассажирских автономных судов, для этого сегодня необходимо выделить и оснастить постоянные маршруты, а также решить вопрос «последней мили» — швартовки, чтобы не требовалась швартовая команда ни на причале, ни на судне, от которой современные технологии пока не позволяют отказаться полностью.

«Также мы видим потребность в малых контейнеровозах, вмещающих от одного до четырех 40-футовых контейнеров. Сейчас ведем концептуальное проектирование нескольких таких судов», — рассказал руководитель Sitronics КТ.

Компания работает и над созданием малых безэкипажных катеров грузоподъемностью от 0,5 до 1,5 тонн. В настоящий момент проектируется линейка таких судов серии «Странник». Евгений Шишенин отметил, что недавно Российским морским регистром для данного типа судов были разработаны правила, которые вступят в силу в марте 2026 года. Это приближает открытие беспилотных логистических коридоров на воде. Уже в следующем году полутонный безэкипажный катер может быть запущен для перевозки грузов в одном из регионов страны.

Напомним, в сентябре 2025 года Sitronics КТ совместно с логистическим оператором СДЭК провела экспериментальную доставку груза в Сахалинской области на остров Монерон в Татарском проливе. Опытный образец безэкипажного катера прошел 140 км в автономном режиме туда и обратно на крейсерской скорости 30 км/час, доставив 500 кг груза.

ПРЕМИИ

ЛУЧШИЕ ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ

Разработчики тренажера атомного ледокола проекта 22220 стали номинантами премии «Формула движения».

Проект «Навигационный тренажер универсального атомного ледокола проекта 22220» занял третье место в номинации «Лучшее инновационное решение в сфере транспортной техники» XII Национальной премии «Формула движения — 2025».

«ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова — первый морской вуз, ставший номинантом данной премии за всю историю ее существования», — говорится в сообщении пресс-службы вуза.

Технологическая платформа тренажера была разработана петербургской компанией «Эволюция морских цифровых технологий», а техническое задание

на разработку тренажера, его содержательное наполнение и методическое обеспечение были реализованы специалистами Морского учебно-тренажерного центра Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) при активном участии профессионалов-практиков ФГУП «Атомфлот» (Госкорпорация «Росатом»).

Разработка позволяет в режиме реального времени максимально реалистично моделировать поведение ледокола в арктических льдах разного типа, с учетом меняющихся метеоусловий, обеспечивая подготовку экипажей для работы на Север-



Фото пресс-службы ГУМРФ

ном морском пути на самом высоком уровне с эффектом полного психологического погружения в реальность.

«Нашей главной задачей была организация и стыковка работы всех участников этого сложного проекта — от технологических партнеров до капитанов-практиков. <...> Важнейшим результа-

том нашей совместной работы стала новая, не имеющая аналогов, математическая модель взаимодействия льда и корпуса судна, моделирование преодоления судном торосов, влияние дрейфа ледового канала, ледовых полей. Мы благодарны Росатому, нашим технологическим партнерам за поддерж-

ку и уверены, что именно такие разработки напрямую способствуют укреплению кадрового потенциала и транспортной мощи нашей страны», — отметил возглавлявший рабочую группу проекта директор Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ Сергей Айзинов.

ОСК

ЛЮДИ В ПРИОРИТЕТЕ

В Москве прошла рабочая встреча руководства Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) с лидерами Российского профсоюза работников судостроения (РПРС) и Межрегионального профсоюза работников судостроения, судоремонта и морской техники (Судпроф).

Как сообщает пресс-служба ОСК, цель переговоров — выработка практических рекомендаций и механизмов эффективного взаимодействия между корпорацией и профсоюзами для системных улучшений в области социально-трудовых отношений.

Стороны обсудили широкий круг вопросов, в том числе социальные льготы и гарантии, регулярность индексации заработной платы, корпоративные программы обучения и развития персонала.

«Непрерывное и планомерное развитие человеческого капитала ОСК, создание комфортных и безопасных условий для труда и отдыха, профессионального и карьерного роста сотрудников являются приоритетными направлениями деятельности нашей корпорации. Мы готовы на рав-

ноправной основе активно взаимодействовать и формировать долгосрочные партнерские отношения со всеми представителями работников обществ Группы ОСК и отраслевыми профсоюзами», — заявил Андрей Пучков.

На встрече речь шла и о возможностях повышения рентабельности предприятий корпорации за счет масштабной модернизации мощностей и внедрения инструментов развития производственной системы. Особое внимание было уделено перспективам роста доходов сотрудников за счет повышения производительности труда.

В корпорации наряду с программами обучения принципам бережливого производства запущены общекорпоративные программы повышения квалификации. Среди них «Школа

мастеров», модульная программа «Главный инженер производства. Кадровый резерв», а также «Школа управления проектами». Кроме того, планируется запуск программы «Начальник цеха», направленной на повышение профессиональных компетенций действующих начальников цехов производственных предприятий ОСК.

Особое внимание уделили регулярной индексации зарплат сотрудников. В последние два года средняя заработная плата на предприятиях ОСК, по данным Росстата, превышает средний уровень дохода в регионах их присутствия в среднем на 10-20%, составляя более 121 тыс. рублей.

Для карьерного продвижения сотрудников корпорация успешно реализует проекты: «ОСК. Траектория роста» и «Стратегический кадровый резерв ОСК».

ИСТОРИЯ

ПОДВИЖНИК ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

В Академии водного транспорта Российского университета транспорта состоялось торжественное открытие памятника министру речного флота РСФСР Леониду Васильевичу Багрову, имя которого носит колледж Академии.

Первый заместитель министра транспорта Константин Пашков отметил значимость личности Леонида Багрова для отечественного водного транспорта. «Двадцать лет он возглавлял речной флот страны, оставаясь истинным хранителем и подвижником водного транспорта. Он обожал реку, пропагандировал речной флот, делал всё, чтобы наша отрасль занимала лидирующие позиции не только в нашей стране, но и в мире».

За реализацию проекта по установке памятника отвечало АО «Порт Коломна».

«Отдельное спасибо тем, кто настоял на том, чтобы памятник установили именно здесь. Это абсолютно правильное решение: папа считал, что настоящий профессионализм невозможен без профильного образова-

ния», — сказала дочь Леонида Багрова — Елена Занина.

Леонид Васильевич Багров (12.11.1931–26.03.2021) родился в семье потомственных волжских баржевиков. Окончил Горьковский институт инженеров водного транспорта, после чего начал работать в Волгоградском линейном пароходстве, где прошёл путь от диспетчера-технолога до начальника порта «Волжский». Участвовал в строительстве Сталинградской (Волгоградской) ГЭС и организации пассажирских перевозок. С 1964 года Багров перешёл в Министерство речного флота РСФСР, с 13 июля 1978 года по 15 июня 1990 года занимал пост министра.

С 1996 года заведовал кафедрой коммерческой эксплуатации и внешнеэкономических связей в МГАВТ.



КОНКУРСЫ



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ

«ХОЧУ СТАТЬ
КАПИТАНОМ»

Книга профессора Макаровки получила гран-при конкурса изданий «Транспорт-2025».

Издания ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова стали победителями VIII международного конкурса изданий «Транспорт-2025».

Конкурс является одним из важных событий для вузов, осуществляющих подготовку кадров для транспортной отрасли.

Гран-при присуждено книге профессора ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Владимира Дмитриева «Хочу стать капитаном», которая была представлена на конкурс издательством «Моркнига».

Учебное пособие преподавателя кафедры навигации, кандидата технических наук, доцента Игоря Ююкина «Расчет вероятнейших координат местоположения судна с использованием матричного исчисления» отмечено дипломом лауреата конкурса в номинации «Лучшее издание по водному транспорту».

В этой же номинации дипломом II степени награжден авторский коллектив Николая Зими́на, Михаила Солодовниченко, Ивана Буканова за учебник, подготовленный в серии «Библиотека «Совкомфлот» — «Основы навигационных радиоэлектронных систем».

Диплом I степени в номинации «Лучшее стереотипное издание (Самая востребованная книга)» присвоен учебнику «Искусственный

интеллект: от теории к практике», изданному под редакцией доктора технических наук, профессора Сергея Барышникова и доктора технических наук, профессора Виталия Петрунина коллективом авторов (Виталий Милушков, Николай Лиманский, Илья Жуковский, Константин Пашков, Игорь Мыльников).

Дипломом II степени в номинации «Лучшее издание по безопасности на транспорте» награжден авторский коллектив Елены Кузнецовой, Наталии Покровской, Александра Полякова за подготовку учебного пособия под редакцией заведующего кафедрой безопасности жизнедеятельности, доктора географических наук, профессора Сергея Латухова «Обеспечение транспортной безопасности».

Экспертная комиссия отметила профессиональный уровень редакционно-издательской подготовки, соответствующей государственным и отраслевым стандартам, а также полиграфическое исполнение конкурсных изданий, представленных издательством ГУМРФ.

Всего в конкурсе участвовало 414 изданий.

Церемония награждения прошла в Москве, в Государственной публичной научно-технической библиотеке России.

НАЗНАЧЕНИЯ

У МАКАРОВКИ — НОВЫЙ РЕКТОР

Ранее Сергей Соколов занимал должность первого проректора вуза.

Сергей Соколов назначен на должность ректора Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ). На этом посту он сменил Сергея Барышникова. Сергей Соколов ранее занимал должность первого проректора ГУМРФ. Государственный университет морского и реч-

ного флота имени С.О. Макарова представляет собой отраслевой вертикально интегрированный научно-образовательный комплекс, в котором обучение студентов и курсантов ведется по программам высшего, среднего профессионального и дополнительного профессионального образования.

Сергей Соколов,
фото пресс-службы ГУМРФ

КУРСЫ

ДНОУГЛУБЛЕНИЕ ВО ВСЕХ АСПЕКТАХ

В ГУМРФ расширили программу курса повышения квалификации по дноуглублению.

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ) актуализировал и расширил программу первого курса повышения квалификации управляющего персонала дноуглубительных компаний.

«Актуализирован блок юридических вопросов, введены разделы правового сопровождения дноуглубительных проектов и разбор сложных случаев. Добавлены дополнительные компетенции в части выполнения гидрографических работ, проведения промеров, включая чтение результатов промерных съемок, применение однолучевых и многолучевых эхолотов», — говорится в сообщении пресс-службы вуза.

В результате проведенной университетом работы курс получил максимальную практическую направленность. В обучении задействованы профессионалы с большим опытом проведения сложных экспертиз в области дноуглубительных работ.

При этом курсе по-прежнему включает основы планирования и нормирования дноуглубительных работ. Учащиеся изучают требования в области охраны труда и экологической без-

опасности, специфические особенности дноуглубления, а также основы геологии, гидрологии и гидрометрии рек, классификации грунтов и другие важные темы.

В ходе обучения используется уникальный демонстрационный интерактивный стенд, имитирующий работу земснарядов разных типов.

«В перспективе на базе учебного центра дополнительного профессионального образования специалистов водного транспорта нашего института планируется значительное расширение линейки программ повышения квалификации специалистов по дноуглублению. В рамках этой инициативы будут разработаны и внедрены комплексные учебные курсы, предназначенные для различных категорий профессионалов в данной об-

ласти производства работ с учетом перспектив реализации крупных инфраструктурных проектов и потребности в их кадровой обеспеченности», — подчеркнул директор института ДПО ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова Сергей Айзинов.

Курсы повышения квалификации для специалистов по дноуглублению были возрождены в январе 2025 года в результате сотрудничества ООО «Строительная дноуглубительная компания», ООО «Нониус Инжиниринг» и Института ДПО ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова при поддержке Росморречфлота. До этого подобная подготовка в России не проводилась более 20 лет. К настоящему времени обучение прошли уже более 40 человек.



Фото пресс-службы вуза