



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 «Русское 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



**ЗДЕСЬ ПРОХОДИТ
«СЕВЕР — ЮГ»**
СТР. 2



**НУЛЕВОЙ НДС
ПЫТАЮТСЯ ПОЧИНИТЬ**
СТР. 4



ПЕРЕЙТИ К СТАДИИ РОСТА
СТР. 5



ТРИ ШЛЮЗА И ПЛОТИНА
СТР. 9



**ЗАПЧАСТИ ДОСТАВЛЯЮТ
ПО ЗИМНИКУ**
СТР. 10



**В ДЕФИЦИТЕ —
СИНИЕ ВОРОТНИЧКИ**
СТР. 11



Фото с сайта ОСК

АТОМОХОД НАЗВАЛИ «ЛЕНИНГРАД»

Балтзавод в канун 80-летия освобождения Ленинграда от фашистской блокады заложил атомный ледокол «Ленинград».

На Балтийском заводе состоялась торжественная церемония закладки пятого серийного универсального атомного ледокола проекта 22220 «Ленинград». В мероприятии принял участие президент России Владимир Путин.

«Мощный современный атомный ледокол «Ленинград» станет уже пятым кораблем в своей серии. После завершения строительства ему предстоит работать на трассах Северного морского пути, участвовать в важнейших программах освоения и изучения

Арктики, обеспечивать доставку грузов, строительных материалов, топлива, в целом — надежное, устойчивое судоходство в сложных, труднодоступных арктических широтах», — сказал Владимир Путин в своем выступлении.

«Коллектив Объединенной судостроительной корпорации, Балтийского завода хорошо понимает ответственность, которая ложится на нас при выполнении этого важнейшего государственного заказа. Его реализация поможет достичь цели, которые преследует наша страна в Арктическом регионе.

Хочу заверить, что строительство будет закончено точно в установленные сроки и с высоким качеством», — подчеркнул президент — председатель правления ВТБ Андрей Костин.

Напомним, Балтийский завод уже построил и передал Росатому флоту головной ледокол «Аркти-

ка», а также серийные ледоколы «Сибирь» и «Урал». На достроечной набережной ведутся работы на ледоколе «Якутия», на стапеле обретает объем «Чукотка».

Атомный ледокол «Ленинград» заложили накануне 80-летия полного освобождения города от фашистской блокады.

Основные характеристики УАЛ проекта 22220: длина — 173,3 м (160 м по КВЛ); ширина — 34 м (33 м по КВЛ); высота борта — 15,2 м, мощность — 60 МВт (на валах); скорость хода — 22 узла (по чистой воде), осадка — 10,5 м/9,03 м; максимальная ледопроемкость — до 3 м; водоизмещение — 33 540 тонн; расчетный срок службы — 40 лет; численность экипажа — 54 человека.

СПРОС НА ПЕРЕВОЗКИ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ РАСТЕТ

Для обеспечения развития транспортного коридора «Север — Юг» российские судоходные компании мобилизуют свой флот.

Российская морская часть международного транспортного коридора (МТК) «Север — Юг» уверенно наращивает грузообороты. Так, за прошедший 2023 год объем перевалки различных грузов в морских портах Каспийского бассейна показал рост на 29,7% — до 7,8 млн тонн. Как подсчитали в Ассоциации морских торговых портов (АСОП), перевалка сухих грузов составила 5 млн тонн (рост в 1,6 раза).

Морские грузоперевозки через Каспийское море планируется значительно увеличить. Как заявлял вице-премьер РФ Марат Хуснул-

лин, грузопоток по МТК «Север — Юг» к 2025 году должен возрасти до 30 млн тонн, к 2030 году — до 35 млн тонн.

А значит, для него потребуются флот, способный перевозить различные виды грузов. Как сообщил статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли России Виктор Евтухов, «наша задача — обеспечить функционирование этого маршрута, прежде всего за счет строительства и эксплуатации современных грузовых судов класса «река-море».

Окончание на стр. 3

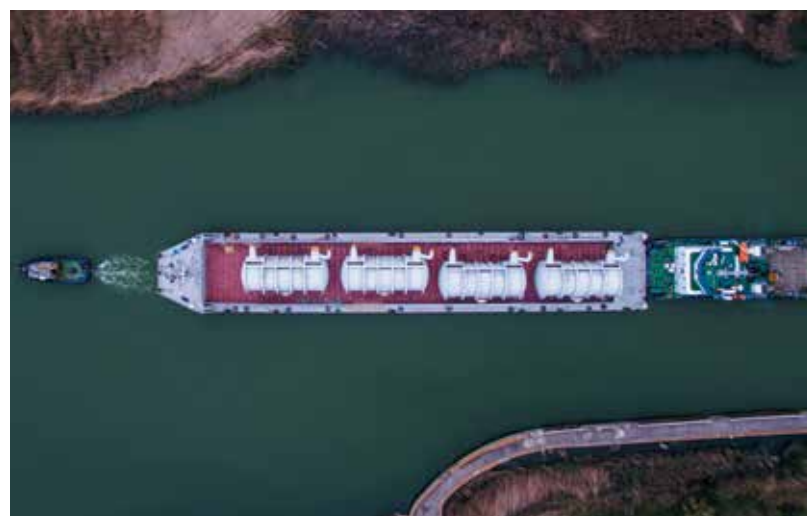


Фото предоставлено СК «Морвенна»



ИЗ ПЕРВЫХ РУК

ЗДЕСЬ ПРОХОДИТ «СЕВЕР — ЮГ»

В современных реалиях МТК «Север — Юг» является одной из ключевых внешнеторговых артерий России для выхода на глобальные рынки. Воротами к российской части Каспия становится Астраханская область, где расположены морские порты и активно выстраиваются торговые отношения с соседями.

О развитии транспортного коридора, сотрудничестве с прикаспийскими странами и росте грузооборота портов Астрахань и Оля корреспондент «Водного транспорта» поговорил с министром промышленности, торговли и энергетики Астраханской области Ильей Волынским.



Фото «Водного транспорта»

— **Илья Александрович, в связи с развитием МТК «Север — Юг» Астраханская область является сегодня стратегически важным регионом для российской экономики. Расскажите, пожалуйста, как организовано взаимодействие с прикаспийскими странами?**

— Действительно, транзитный потенциал МТК «Север — Юг» становится все более востребованным, и в этом ключе Астраханская область — крупнейший центр международных экономических связей России на Каспии.

На сегодняшний день ведущими партнерами в сфере внешней торговли являются Иран, Азербайджан и Туркменистан. В Астрахани открыты Торговый дом Ирана и Азербайджанский деловой центр, работает филиал иранского банка. Инвестором из Азербайджанской Республики создан логистический хаб, через который осуществляется поставка товаров из Ирана, Азербайджана и других стран. Ведутся переговоры с Республикой Туркменистан по открытию в портовой особой экономической зоне логистического центра.

Вне всяких сомнений развитию экономических отношений способствует подписанная губернатором Астраханской области Игорем Бабушкиным и президентом фонда Исламской Революции «Мостазафан» Парвизом Фаттахом пятилетняя программа сотрудничества. В рамках документа предусмотрены различные мероприятия, в том числе в части использования транзитных мощностей Астраханской области для перевозки продукции фонда «Мостазафан», использования территории портовой зоны для создания логистического центра фонда.

Учитывая, что долгое время маршрут МТК «Север — Юг», что называется, «простаивал», все еще сохраняется необходимость

в привлечении новых участников. С целью демонстрации потенциала данного коридора Астраханская область из года в год становится местом встреч представителей транспортно-логистической отрасли. Так, в 2023 году впервые в Астрахани прошел масштабный международный форум по тематике коридора «Север — Юг», участниками которого стали экспортно-импортные компании, производители оборудования и продуктов питания, представители банковской сферы и т.д.

Конечно, нам совместно с государствами-партнерами еще предстоит большая работа по улучшению транспортно-логистической архитектуры Каспийского региона. Но уже сейчас наш регион готов принять дополнительные объемы грузов, тяготеющих к странам Юго-Восточной и Центральной Азии, с других направлений и обеспечить их транспортировку по коридору «Север — Юг».

— **В вашем регионе расположены два морских порта — Астрахань и Оля. Как в целом оцениваете их развитие в 2023 году?**

— По результатам 2023 года могу сказать, что портовый комплекс отработал эффективно, отмечаются значительный прирост перевалки и в целом положительная динамика в работе грузовых терминалов. За январь–декабрь объем перевалки составил более 4,3 млн тонн, что на 46% выше показателей аналогичного периода 2022 года. Таких показателей не фиксировалось 10 лет.

Результата удалось достичь благодаря активизации перевозок по транскаспийскому участку МТК «Север — Юг» и масштабным дноуглубительным работам на ВКМСК.

Ключевым звеном в российской части коридора должен стать созданный в Астраханской области Каспийский кластер. Он объединил в себе особую экономическую зону (ОЭЗ) промышленного типа «Лотос» и портовую особую экономическую зону (ПОЭЗ). На территории портовой зоны сейчас идет строительство крупного контейнерного терминала и современных терминалов для обработки зерна, растительного масла. Его запуск в 2024 году позволит увеличить перегрузочные мощности на 3,3 млн тонн в год.

Операторы грузовых терминалов в свою очередь проводят работу по обновлению материально-технической базы, расширению площадей с привлечением внебюджетных инвестиций. Значительные средства в развитие портовой инфраструктуры региона инвестирует иранская компания IRISL. Предприятием профинансирована модернизация ПАО «Астраханский порт».

Приобретен портальный и автомобильный краны, специализированный ав-

тотранспорт, построены склады и осуществлен ремонт причала, подъездных железнодорожных и подкрановых путей, портальных кранов и тепловоза. Кроме того, ПАО «Астраханский порт» заключен контракт с астраханским судостроительным заводом «Лотос» на достройку сухогрузного судна проекта RSD49 на сумму более 1 млрд рублей. Завершение строительства судна планируется в марте 2024 года.

В Лиманском районе морской торговый порт Оля также ведет планомерную работу по наращиванию мощностей. Модернизирован зерновой терминал. Мощности единовременного хранения зерновых превысили 100 тыс. тонн.

Отмечу, что важным событием 2023 года стало включение правительством России в границы порта Астрахань грузового терминала, специализирующегося на перевалке зерна.

— **А можете охарактеризовать, как в прошлом году изменился экспорт и импорт грузов через порты Астраханской области?**

— Зерно по-прежнему составляет основу грузооборота морских портов региона, показатели по его перевалке выросли более чем в 2 раза и составили свыше 2 млн тонн.

Номенклатура грузов сформирована из пиломатериалов, продуктов, химических изделий и удобрений, цемента, полипропилена, оборудования, автомашин. Сохраняется уверенный рост по перевалке пищевых продуктов, большую часть которых составляет растительное масло. Годовая информация по номенклатуре грузов еще анализируется, поэтому пока отмечу информацию за 11 месяцев: на 43% увеличилась перевалка оборудования, на 20% — полипропилена, в 2 раза — цемента.

Перевалка импортных грузов, по оперативной информации, за год выросла на 34%, а экспортных грузов — на 52%. Это в сравнении с аналогичным периодом 2022-го.

— **Торговлю с какими странами можно назвать уже традиционной для вашего региона? И какие направления только начинают развиваться?**

— Портовый комплекс Астраханской области имеет стабильный внешнеторговый оборот с Ираном. Около 90% всех грузов следуют в иранском направлении. Развивается транзит грузов по коридору «Север — Юг» через Иран в страны Персидского залива и Южную Азию. Через астраханский воднотранспортный узел следуют грузы до Азербайджана, Грузии, Индии, Китая, ОАЭ, Таиланда, Турции, Узбекистана и других стран.

Новым направлением для нас является обеспечение стыковки коридора с африканским конти-

нентом. Регион готов предложить содействие в части перевозки грузов из крупнейших портов Африки до южных портов Ирана Бендер-Аббас и Чабахар и далее через территорию Ирана и Каспийское море в порты Астраханской области для дальнейшей транспортировки по территории России и в обратном направлении. Такое сотрудничество создаст предпосылки для успешного социально-экономического развития участников МТК «Север — Юг», позволит производителям выйти на новые рынки сбыта за счет удобной логистики.

— **К теме судостроения. Расскажите, как в целом развивается отрасль в регионе?**

— В 2023 году в судостроительной отрасли Астраханской области состоялся ряд важных событий. Так, в мае на заводе «Лотос» началась реализация проекта по строительству серии из четырех судов-контейнеровозов проекта 00108, адаптированных под условия Каспийского моря. Строительство именно серии важно как для загрузки мощностей, так и для создания условий для развития грузоперевозок по коридору «Север — Юг».

В День кораблестроителя состоялся еще одно важное событие — был спущен на воду второй земснаряд серии из четырех судов проекта 93.159, строящихся для Росморречфлота. 18 августа на торжественном мероприятии с участием губернатора Астраханской области Игоря Бабушкина был подписан акт приема-передачи первого земснаряда данной серии. Очень важно, что земснаряд остается в нашем регионе и будет работать на Волго-Каспийском морском судоходном канале. В конце июня прошлого года заключен контракт на строительство еще шести судов данного проекта. Компанией «Стройлидерплюс» в октябре 2023 года также спущен на воду земснаряд для нужд Росморпорта.

На АСПО в сентябре спущен на воду второй танкер-химовоз проекта 00216. Первое судно данного проекта передано заказчику в июле. А в конце года на этом же предприятии началось строительство плавучего дока проекта 24012 по заказу «Северной верфи».

Добавлю еще, что завершается строительство круизного лайнера проекта PV-300VD. После проведения ходовых испытаний планируется ввод судна в эксплуатацию к следующему туристическому сезону. Также крупнейшим проектом, в котором участвуют наши судостроители, является строительство объектов месторождения «Каменномыское-море» для компании Газпром. В его реализации задействованы крупные судостроительные площадки региона — ЮЦСС и «Марис». В целом можно сказать, что наши основные

заводы практически полностью загружены на ближайшие два года.

— **Есть ли необходимость в модернизации судостроительных предприятий?**

— Для успешной реализации масштабных проектов, реализуемых нашими верфями, модернизация крайне необходима. Южным центром судостроения и судоремонта разработана программа организационного и технического развития. Основная цель — создание распределенной верфи с локализацией отдельных видов производств по площадкам, расположенным в Астраханской области. Мы находимся в постоянном взаимодействии с ОСК по вопросу финансирования мероприятий данной программы. Со своей стороны мы также участвуем в поддержке наших заводов. Так, Фондом развития промышленности Астраханской области представлены ЮЦСС два займа на приобретение оборудования — сварочного, измерительного, а также для резки металла.

Кроме того, фондом выдан заем в целях приобретения сырья и материалов для выполнения заказов Ахтубинскому судостроительно-судоремонтному заводу.

— **Ощущала ли Астраханская область уже эффект от масштабных дноуглубительных работ, проводимых в 2023 году на Волго-Каспийском морском судоходном канале?**

— На протяжении длительного времени мы системно наращиваем логистические возможности Астраханской области. Проблемным вопросом оставалась пропускная способность Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК), которая перестала соответствовать современным параметрам грузоперевозок.

Но благодаря поддержке президента Российской Федерации Владимира Путина в 2022 году на канале начались масштабные дноуглубительные работы. Они проводились в два этапа. В 2022-м дноуглубление было выполнено в объеме 5 млн куб. м для обеспечения бесперебойного прохода судов с осадкой 4,2 метра. Для работ Росморпортом было привлечено 12 земснарядов, в том числе 5 земснарядов подрядных организаций.

В 2023 году выполнен объем ремонтных дноуглубительных работ на ВКМСК составил 10,2 млн куб. м (вместо запланированных 9,2 млн куб. м). Работы проводились с привлечением уже 18 земснарядов. По итогам удалось обеспечить безопасное движение судов с осадкой до 4,5 м, что позволяет судам выполнять рейсы максимальной загрузкой. Мы уже видим положительный эффект от работы, которая была проведена в канале. Как я ранее уже отметил, по сравнению с 2022 годом, был отмечен заметный рост грузооборота через порты Астрахань и Оля.

В свою очередь, рост транзита, помимо чисто коммерческих выгод, позволит создать новые рабочие места в регионе, повысить доходы бюджета разных уровней и привлечь дополнительные заказы судостроительным и судоремонтным предприятиям.

СПРОС НА ПЕРЕВОЗКИ В КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ РАСТЕТ



Фото предоставлено СК «Морвенна»

Начало на стр. 1

По его оценкам, для перевозки по Каспию 8 млн тонн потребуется порядка 20 дополнительных судов, а в дальнейшем необходимо еще не менее 50 судов.

Специальный технический флот необходим уже сегодня для реализации инфраструктурных проектов, способствующих развитию МТК. «В части развития транспортной инфраструктуры ведется модернизация портов Махачкала и Оля (Астраханская область), дноуглубительные рабо-

ты в Волго-Каспийском морском судоходном канале», — рассказал заместитель министра транспорта РФ Валентин Иванов.

ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ — В РЕШЕНИИ

Российский судоходный бизнес готов осваивать новые транспортные маршруты и выполнять нетривиальные задачи по перевозкам негабаритных грузов. Так, судоходная компания «Морвенна» мобилизовала в Астрахань четыре баржи-площадки проекта 03060,

которые были приобретены в декабре 2023 года на вторичном рынке, и в будущем планирует разместить заказы на строительство таких барж на российских верфях.

Компания рассматривает возможность модернизации приобретенных барж на ремонтно-технической базе ЗАО «Крансервис». «В результате модернизации четыре баржи проекта 03060 смогут

СК «Морвенна» приобрела четыре баржи проекта 03060



Фото предоставлено СК «Морвенна»

ограничена. Когда крановая погрузка невозможна в связи с весом груза свыше 1000 тонн, применяется накатный метод погрузки на баржи типа Ro-Ro. В компании «Морвенна» 16 Ro-Ro барж, большинство из них постройки Damen.

СК «Морвенна» считает рынок грузоперевозок с использованием барж-площадок перспективным, как и строительство таких барж на российских верфях.

«Мы серьезно рассматриваем возможность размещения заказа на строительство серии барже-

вого флота, — сообщил Александр Баранов. — Строить такие суда в России, конечно, было бы проще при наличии специальной госпрограммы поддержки технических судов, но в целом баржа-площадка — достаточно простой тип судна, ее можно спроектировать и построить примерно за год. Получается, что уже на второй год с начала инвестиций судно сможет начать зарабатывать деньги при условии наличия груза на рынке для барж под флагом РФ».

СПРАВКА:

Международный транспортный коридор «Север — Юг» — мультимодальный маршрут протяженностью 7,2 тыс. км, который свяжет Санкт-Петербург с портами Ирана и Индии. Он является альтернативой морскому пути, соединяющему Европу, страны Персидского залива и Индийского океана через Суэцкий канал. Конечной точкой в Иране является порт Бендер-Аббас, из которого грузы могут доставляться в Индию морем. Возможны прямые морские перевозки из России по Каспию в Иран.

СПРАВКА:

Судоходная компания «Морвенна» — судовладелец и оператор барже-буксирного флота и транспортно-буксирных судов (ТБС). Компания специализируется на транспортировке негабаритных объектов, крупнотоннажных грузов и предоставляет весь комплекс услуг, связанных с выполнением данных работ. В составе флота СК «Морвенна» сейчас эксплуатируются 12 барж-площадок проекта 03060 в числе остального флота в собственности, который насчитывает более 60 судов.

Реклама



СУДОХОДНАЯ КОМПАНИЯ МОРВЕННА — СУДОВЛАДЕЛЕЦ И ОПЕРАТОР БАРЖЕ-БУКСИРНОГО ФЛОТА

WWW.MWSHIP.RU

Перевозки всех типов негабаритных и инертных грузов:

- Промышленное оборудование
- Нефтяное оборудование
- Части буровых платформ
- Лопасты ветрогенераторов
- Модули строящихся заводов
- Трубопункт, габионы
- Щебень
- Другие негабаритные конструкции



СУДОРЕМОНТ

НУЛЕВОЙ НДС ТРЕБУЕТ РЕМОНТА

Минпромторг России привлек регионы и судоремонтные предприятия к разработке дополнительных обоснований для внесения изменений в законодательство о нулевом НДС. В принятой изначально редакции данная мера господдержки оказалась практически не востребована в отрасли.



Решение было принято по итогам совещания, проведенного под руководством статс-секретаря — заместителя министра промышленности и торговли РФ Виктора Еvtухова в декабре прошлого года. Об этом ведомство проинформировало РСПП, отметив, что на совещании были рассмотрены подготовленные объединением предложения по доработке подзаконной базы по нулевому НДС. При этом ряд выдвинутых предложений оказался не готов поддержать Минфин России, так как в министерстве посчитали, что поправки могут увеличить нагрузку на федеральный бюджет.

О ЧЕМ ЗАКОН

Летом 2023 года президент России Владимир Путин подписал закон об обнулении ставки налога на добавленную стоимость для судоремонтных предприятий.

Документ вносит изменения в Налоговый кодекс РФ и устанавливает ставку НДС в размере 0% для судоремонтных предприятий, которые занимаются ремонтом и восстановлением морских судов, судов смешанного «река-море» плавания и судов рыбопромыслового флота в доках и на верфях.

Для обнуления НДС предприятия должны заключить с Минпромторгом до 31 декабря 2024 года инвестиционное соглашение, которое будет содержать перечень мероприятий по развитию и модернизации производственных мощностей, а также обязательство направить на это не менее 20% выручки на протяжении 7 лет. Требования и форма таких соглашений утверждены приказом Минпромторга.

В ЧЕМ СУТЬ ПРОБЛЕМЫ

Про то, что в приказе есть несколько проблемных и сложно реализуемых для бизнеса положений, представители отрасли говорили еще на выставке «Нева» и в ходе конференции «Судоремонт, модернизация, комплекс-

тующие» (обе дискуссии были организованы медиа-группой «ПортНьюс»).

Так, эксперты указывают на слишком короткие сроки принятия решения по заключению инвестиционного соглашения о развитии и модернизации собственных производственных мощностей — до 31 декабря 2024 года. При этом такой подход может привести к монополизации рынка. Если государственный заказчик при формировании цены укажет ставку НДС равную 0%, возникнет ограничение для участников закупки. Те компании, что не заключили в 2024 году инвестсоглашение, принять участие в конкурсных процедурах уже не смогут.

Другие спорные моменты: короткий срок действия самого соглашения (7 лет); невозможность направить инвестиционные средства на такие цели, как закупка программного оборудования, внедрение новых технологий, обучение персонала; отсутствие механизмов, позволяющих вкладывать инвестиционные средства в развитие не только собственных производственных мощностей, но и тех, что находятся в долевой собственности или долгосрочной аренде. Кроме того, для ряда предприятий в принципе является весьма проблематичным необходимость изъятия сразу 20% оборотных средств.

Все эти многочисленные нюансы привели к тому, что за время действия закона обращения от предприятий, желающих заключить такие инвестиционные соглашения, практически отсутствуют.

Проблема привлекла внимание Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) и возглавляемой ее президентом Германом Зверевым комиссии Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по рыбному хозяйству и аквакультуре. По итогам заседания комиссии были подготовлены предложения по решению про-



Председатель совета директоров АО «Нордик Инжиниринг» Николай Шабликов:

— АО «Нордик Инжиниринг» уже не один год занимается данной проблематикой. На организованных совместно с «ПортНьюс» конференциях, посвященных судоремонту, начиная с 2022 года, нами проводился мониторинг рынка как среди судовладельцев, так и среди судоремонтных предприятий в рамках первоначальной концепции господдержки по нулевому НДС. Результаты данного мониторинга уже на том этапе выявили скептицизм со стороны участников рынка. В принятой же редакции, еще более ужесточившей условия, как показала практика, данная мера господдержки практически не востребована в отрасли.

Таким образом, потребность в совершенствовании этого, по сути своей, достаточно интересного механизма очевидна.

Среди основных заинтересованных в данной мере сторон, кроме непосредственно судоремонтных предприятий, — как судовладельцы с государственным участием, нацеленные на соблюдение национального суверенитета, так и частные компании, в современных условиях также предпочитающие российские предприятия. Это относится к рыбопромысловому, транспортному, пассажирскому, обслуживающему и другим флотам.

Предприятиям важно планировать свою выручку как в средне-, так и в долгосрочной перспективе, именно поэтому необходимо увеличить сроки действия инвестиционных соглашений. Помимо продления срока, наиболее целесообразной выглядит оплата судоремонтным предприятием НДС с последующим выделением из бюджета субсидии данному предприятию в объеме ранее выплаченного налога. Решение не может быть шаблонным, а должно учитывать существующий спрос и быть направлено как на развитие существующих производственных мощностей, так и на создание новых. При этом особо следует отметить необходимость развития кластерной политики и возможности применения господдержки именно к кластерам. Как показывает мировой опыт, оперативное выстраивание кооперационных связей значительно повышает как качество судоремонта, так и его скорость, тем самым делая кластер, состоящий из нескольких небольших организаций, гораздо более эффективным по сравнению с одним крупным предприятием.

Часть предложений не нашла поддержки в Минфине России: в министерстве считают, что такие изменения закона в итоге могут привести к увеличению потерь федерального бюджета. При этом некоторые поправки все-таки могут быть учтены. Но при условии, что регионы и судоремонтные предприятия предоставят дополнительные обосновывающие материалы и расчеты.



Председатель профильной комиссии РСПП, президент ВАРПЭ Герман Зверев:

— Рыбачье сообщество является основным интересантом развития судоремонтного потенциала России. Качественный судоремонт — основа эффективного и безопасного использования рыбачьего флота.

Сейчас российские рыбопромышленники вынуждены ремонтировать основную часть средне- и крупнотоннажного флота за рубежом, так как наши судоремонтники пока не могут обеспечить тот же уровень по конкурентной цене. Эффективная реализация такой важной меры господдержки, как нулевой НДС, могла бы изменить ситуацию.

блемы. Соответствующие письма с просьбой о доработке приказа президент РСПП Александр Шохин направил в Минпромторг и Минфин.

ЧТО БЫЛО ПРЕДЛОЖЕНО

Среди предложений по доработке приказа были следующие: увеличение срока действия инвестиционного соглашения с 7 до 15 лет, возможность заключения

соглашения после 31 декабря 2024 года, снижение инвестиционных вложений с 20% до 10–15%, право инвестировать средства не только в собственные производственные объекты, находящиеся в долевой собственности и в долгосрочной аренде, и др.

КСТАТИ

По данным АО «Нордик Инжиниринг», в Российской Феде-

рации находится 1031 предприятие, относящееся к судоремонту и модернизации судов, имеющее Свидетельство о признании РКО, которые располагаются в 208 городах.

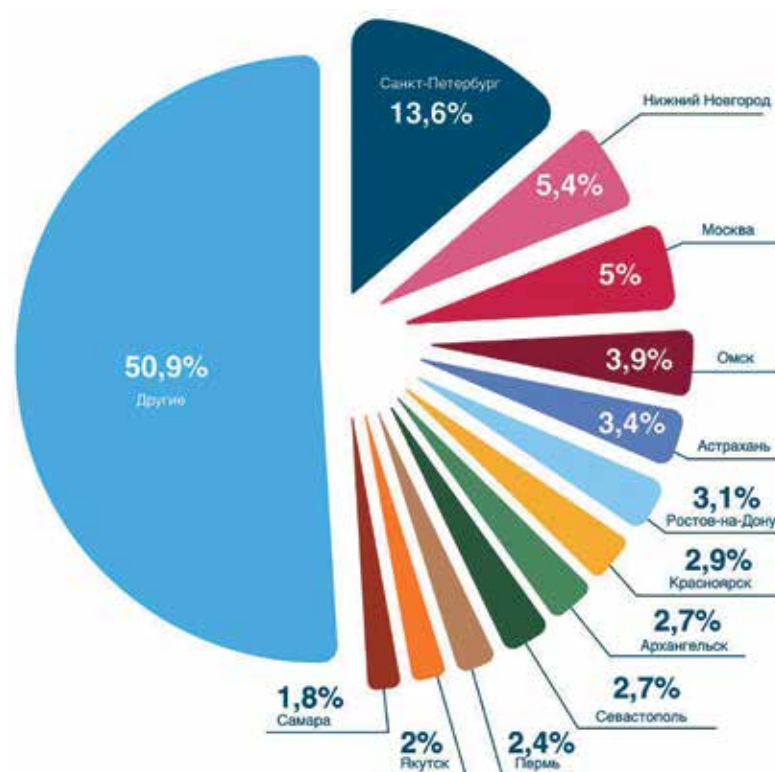
Среди судоремонтных предприятий, имеющих Свидетельство о признании РКО, большая часть зарегистрированы в Санкт-Петербурге (140 предприятий и организаций различных форм собственности).

Второе место занимает Нижний Новгород, где в судоремонт вовлечены 54 предприятия. Москва — на третьем месте с 52 зарегистрированными предприятиями и организациями различных форм собственности.

При этом выручка рассмотренных судоремонтных предприятий распределилась несколько иным образом: лидером остается Санкт-Петербург, но второе место занимает Северодвинск, а Москва — на третьей позиции.

Всего в России на предприятиях, вовлеченных в судоремонт, занято 277,5 тысяч человек.

Кристина Ткачева
Инфографика —
АО «Нордик Инжиниринг»,
фотографии —
ИИА «ПортНьюс»
и с сайта Росконгресс



ОСК

ПЕРЕЙТИ К СТАДИИ РОСТА

ОСК необходимы новый технологический уклад, расширение производства и господдержка на уровне той, что оказывается в лидирующих в отрасли странах.



Фото с сайта Совета Федерации

Для развития российского судостроения уровень господдержки нужно увеличить с текущих 8–9% от себестоимости судна до 30%. Такое мнение высказал генеральный директор Объединенной судостроительной корпорации Андрей Пучков на заседании комитета по экономической политике Совета Федерации.

По его словам, в российском судостроении уровень господдержки исторически сложился в районе 8–9% от себестоимости продукции. Однако сейчас он является недостаточным для перехода отрасли в стадию роста.

В качестве примера Андрей Пучков привел несколько стран. В Китае, который на сегодняшний день является лидером мирового судостроения, уровень господдержки составляет более 50%. В Турции, где данная отрасль активно развивается, доля государственных вложений колеблется в районе 28–30%.

«Для того чтобы развивать судостроение, нужно делать инвестиции. У нас уровень государственной поддержки составляет 8–9% от себестоимости судна. И мы видим: для того чтобы перейти к активному росту, нужен тот уровень поддержки, который есть сегодня в Турции. Это 28–30%. А дальше, добившись роста, есть два пути. Один — обеспечить развитие отрасли и постепенно снижать объем государственной поддержки. По данному пути пошла Южная Корея, где господдержка составляет 12–14%. Такой подход позволит зафиксироваться на определенном уровне. Либо нужно действовать, как Китай, где государство покрывает больше 50%», — считает Андрей Пучков.

По его мнению, если поддержка снижается до 5–9%, то происходит «затухание отрасли». В качестве примера он привел США и Норвегию. В первом случае страна предпочитает не производить торговый флот, а приобретать. Во втором — норвежские судостроители пошли по пути нишевого лидерства, сосредоточившись преимущественно на производстве судового комплектующего оборудования.

Среди конкретных мер поддержки, которые помогли бы российскому судостроению, глава ОСК назвал субсидирование цен в технологических сложных проектах, а также при строительстве средне- и крупнотоннажных судов, масштабирование механизмов лизинга и увеличение количества

операторов, долгосрочное закрепление на срок от 5 до 10 лет специализации за верфями, поддержку перевооружения верфей. Среди вопросов, которые требуют приоритетного решения, также было названо закрепление долгосрочных взаимных обязательств «судостроитель — поставщик». По словам Андрея Пучкова, тендерная система закупок в текущем виде не дает верфям возможность выстраивать долгосрочные отношения с поставщиками судового комплектующего оборудования.

ПРОИЗВОДСТВУ — СЕРИЙНОСТЬ

Объединенной судостроительной корпорации необходимо сфокусироваться на серийно востребованных рынком судах, так как только массовое производство дает экономический эффект, считает Андрей Пучков.

Говоря о проблемах, имеющихся на предприятиях корпорации, Андрей Пучков отметил, в частности, «устаревший технологический уклад и средства производства».

кой производительностью, чем отчасти обусловлена финансовая неустойчивость.

«С точки зрения экономики мы должны сфокусироваться в первую очередь на серийно востребованных судах. Только серийное массовое производство, и в судостроении тоже, дает экономический эффект. А у нас, к сожалению, долгие годы отрасль и заказчики увлекались созданием по сути дела зоопарка из разнообразных изделий. Это все породило большие накладные расходы и низкую производительность», — отметил глава ОСК.

РАСШИРИТЬ ПЛОЩАДКИ

Объединенная судостроительная корпорация нуждается в существенном расширении для выполнения консервативного прогноза Минпромторга России по строительству 780 судов к 2035 году. Оптимистичный прогноз предусматривает строительство 2,3 тыс. судов к указанному году, заявил генеральный директор ОСК Андрей Пучков.

Потенциал трехкратного роста выпуска гражданской продукции при переходе на современный технологический уклад



Слайд презентации Андрея Пучкова

«Хотя я должен отметить, что за последние годы благодаря разным государственным программам, в первую очередь под эгидой Министерства промышленности и торговли, происходит замена и станочного парка, и других видов оборудования. Но уклад в целом, сами производственные системы работают по старинке. Пришли к нам из XX, я бы даже сказал, из XIX века», — пояснил он.

По его словам, выходом из ситуации является перевооружение отрасли. «Процесс этот не быстрый, судостроение характеризуется сверхмедленными циклами во всем мире. И для того чтобы получить в следующие десятилетия результат, нужно начинать именно сейчас. Безусловно, мы должны сформировать региональные производственные центры, должны перейти на крупноблочное производство с высоким уровнем замены человеческого труда», — сказал он, добавив, что на сегодняшний день уровень ручного труда достаточно велик.

Кроме того, среди вопросов, требующих решения, он назвал разрозненность активов с ограниченной специализацией и низ-

Он добавил, что доля ОСК в судостроительной отрасли России составляет примерно 80%.

По словам Андрея Пучкова, на ближайшую десятилетку есть два прогноза. Один из них, консервативный, представляет собой консолидированный план заказа, который Министерство промышленности и торговли РФ собрало со всех грузовладельцев и транспортных компаний. «И вот чуть меньше 800 заказов мы точно имеем для производства. Хотя, если смотреть на то, в каком состоянии находится наш торговый и вспомогательный флот, объективно мы считаем, что больше двух тысяч — 2,3 тыс. судов требуют замены или дополнительного производства в течение этого периода времени», — заявил он.

При этом если оценивать возможности ОСК за сопоставимое время (за последние 12 лет корпорация произвела 200 судов), то необходимы достаточно серьезные меры государственной поддержки и модернизация мощностей, чтобы выйти на 600–750 судов. «По сути, нам нужно выйти на больший объем в три раза. И это требует от нас не просто модернизации



Предприятия Объединенной судостроительной корпорации передали заказчикам в 2023 году рекордное количество судов — 25 единиц. В частности, на южных верфях ОСК было окончено строительство двух танкеров-химовозов проектов RST25/7 и 00216М, трехпалубного пассажирского круизного речного колесного дизель-электрического теплохода проекта ПКС-180 «Золотое кольцо», земснаряда с роторным рыхлителем проекта 93.159 и спасательного катера-бонопостановщика проекта А40–2Б.

Рыболовный флот России в прошлом году пополнили 8 судов, которые были построены в Санкт-Петербурге, Выборге и Хабаровске: два больших морозильных рыболовных траулера проекта СТ-192 «Механик Маслак» и «Механик Сизов»; морозильный траулер-процессор проекта 170701 «Капитан Соколов»; два траулера-процессора проектов КМТ 01 и КМТ 02 «Белое море» и «Дмитрий Кожарский»; два краболова проекта 03141 «Омолон» и «Кедон»; краболов проекта КСП01 «Вайгач».

Кроме того, в 2023 году заказчику были переданы 9 сухогрузов проекта RSD59, построенных в Нижегородской области. На водных путях Санкт-Петербурга в прошлом году приступили к работе скоростные пассажирские катамараны проекта 04580 «Котлин» «Форт Кроншлот» и «Форт Петр I». На паромной линии Ванино — Холмск, соединяющей остров Сахалин с материком, с осени эксплуатируется автомобильно-железнодорожный паром проекта CNF11CPD «Александр Деев».

ОСК также сообщает о новых судах, заложенных в 2023 году. В Санкт-Петербурге состоялась закладка второй пары скоростных пассажирских катамаранов проекта «Котлин» — «Форт Александр Первый» и «Форт Тотлебен» и первой пары экскурсионно-прогулочных судов проекта «Соммерс» — «Бастия» и «Равелин». В рамках программы по обновлению речного флота на нижегородском заводе корпорации заложили три круизных лайнера проекта 00840 «Карелия». На одном из предприятий южного кластера ОСК началось строительство сухогрузных судов (контейнеровозов) проекта 00108, в Калининграде заложили многофункциональное аварийно-спасательное судно ледового класса проекта MPSV06М «Анадырь», в Петербурге началась резка металла нового научно-экспедиционного судна (НЭС) «Иван Фролов».

В 2023 году продолжались работы на заказах, заложенных ранее: достройка на воде четвертого универсального атомного ледокола «Якутия», насыщение секциями корпуса атомного ледокола «Чукотка» на стапеле. Ведутся работы на круизном лайнере проекта PV300VD, сейчас его готовят к передаче заказчику. В прошлом году спустили на воду второй танкер-химовоз проекта 00216М «Азимут-1», пятое пассажирское судно на подводных крыльях «Комета 120М», пассажирский теплоход проекта ПКС-180 «Аурум», на всех ведутся достроечные работы.

В 2023 году спущено на воду новое пассажирское судно «Иния». Проект реализуется в рамках программы по организации речных пассажирских перевозок и экскурсионных маршрутов. В июне прошлого года в Нижнем Новгороде состоялось открытие экскурсионно-прогулочного маршрута российского круизного и пассажирского судна речного класса «Соталия», построенного по заказу ОСК. Началась сборка корпуса второго пассажирского судна проекта РЕГК.126, ведутся работы по строительству земснарядов разных проектов.

В проектировании и строительстве заказов на предприятиях ОСК используются отечественные комплектующие и оборудование. Так, в декабре прошлого года ОСК передала заказчику сухогруз проекта RSD59, на котором впервые установили отечественные винторулевые колонки. В 2023 году нижегородская верфь ОСК заключила контракт на строительство серии из 34 сухогрузов того же проекта, где будут реализованы в том числе новые решения по импортозамещению.

существующих площадок, но, по большому счету, переосмысления локаций и создания новых», — отметил глава ОСК. В связи с этим сейчас корпорация рассматривает варианты создания одной или нескольких дополнительных площадок, в первую очередь по среднетоннажному судостроению, для

производства судов от 15 тыс. до 70–80 тыс. тонн дедвейта.

«Для того чтобы мы смогли соответствовать в нашем развитии тем потребностями, которые есть у экономики, придется существенным образом расширять количество площадок», — подытожил глава ОСК.

АТОМОХОД

ЧЕТВЕРТЫЙ, ОН ЖЕ ТРЕТИЙ СЕРИЙНЫЙ

Атомный ледокол проекта 22220 «Якутия» к концу года выйдет на ледовые трассы.

Ввод в эксплуатацию третьего серийного атомного универсального ледокола проекта 22220 «Якутия» запланирован на конец 2024 года. Об этом заявил генеральный директор ФГУП «Атомфлот» Леонид Ирлица на встрече со студентами Мурманского строительного колледжа им. Н. Е. Момота 2 февраля.

«В январе в Санкт-Петербурге состоялась закладка пятого серийного универсального атомного

ледокола «Ленинград», а в конце года запланирован ввод в эксплуатацию атомохода «Якутия», — цитирует слова Леонида Ирлицы пресс-служба ФГУП «Атомфлот».

Четвертый (третий серийный) универсальный атомный ледокол «Якутия» проекта 22220 строится на Балтийском заводе (входит в ОСК) по заказу корпорации «Росатом». Судно было заложено 26 мая 2020 года, спущено на воду 22 ноября 2022 года. Поми-

мо «Якутии», в настоящее время в Санкт-Петербурге идет строительство четвертого СУАЛ «Чукотка». Ледоколы строятся на класс Российского морского регистра судоходства.

На Северном морском пути сейчас в эксплуатации находятся универсальные атомные ледоколы проекта 22220: головной атомоход «Арктика» (введен в эксплуатацию в 2020 году), первый из серии — «Сибирь» (введен в 2021 году) и второй серийный — «Урал» (введен в 2022 году).

Основные характеристики универсального атомного ледокола проекта 22220: длина — 173,3 м (160 м по КВЛ); ширина — 34 м (33 м по КВЛ); высота борта — 15,2 м, мощность — 60 МВт (на валах); скорость хода — 22 узла (по чистой воде), осадка — 10,5 м/9,03 м; максимальная ледопроемкость — до 3 м; водоизмещение — 33 540 тонн; расчетный срок службы — 40 лет; численность экипажа — 54 человека.



Фото из Telegram-канала ОСК

БМРТ

БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ БОЛЬШОГО ТРАУЛЕРА

БМРТ проекта СТ-192 «Капитан Мартынов» прошел заводские ходовые испытания.

Адмиралтейские верфи завершили заводские ходовые испытания большого морозильного рыболовного траулера проекта СТ-192 «Капитан Мартынов». В течение шести дней на борту судна работала сдаточная команда, в которую вошли представители контрагентских организаций и производственных подразделений Адмиралтейских верфей, всего 200 человек. Специалисты провели режимные испытания пропульсивно-го комплекса траулера, маневренные и скоростные испытания, проверили работу рулевого, якорного и подруливающего устройств, системы связи, навигации и локаций.

После возвращения БМРТ «Капитан Мартынов» к причальной стенке предприятия начнется его подготовка к передаче заказчику.

«Капитан Мартынов» — четвертое судно в серии, строящейся на Адмиралтейских верфях для ООО «Русская рыбопромышленная компания» (РРПК) по программе инвестквот.

Контракт на строительство десяти больших морозильных рыболовных траулеров для РРПК был подписан в октябре 2017 года. Серия закладывается парами — по два судна в год. В настоящее время на южном и северном стапелях Адмиралтейских верфей продол-

жается формирование корпусов и насыщение оборудованием пятого и шестого БМРТ — «Капитан Юнак» и «Механик Щербаков».

Основные характеристики большого морозильного рыболовного траулера проекта СТ-192: вместимость грузовых трюмов — 5620 куб. м; длина — 108,2 м; ширина — 21 м; автономность по запасам топлива — 45 суток; экипаж — до 155 человек, включая персонал рыбоперерабатывающего комплекса; скорость — 16 узлов.

ПАССАЖИРСКОЕ

КООПЕРАЦИЯ ДЛЯ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

Спуск на воду первых двух пассажирских судов с ледовым усилением проекта РЕГК.126 планируется в июне.

Судоремонтному заводу «Красная кузница» (архангельский филиал ЦС «Звездочка») удалось решить вопросы по замещению импортного оборудования. Уровень локализации при строительстве судов составляет более 70%. Об этом заявила министр экономического развития, промышленности и науки Архангельской области Евгения Шелюк.

По словам министра, в рамках выполнения заказа на строительство четырех судов с ледовым усилением проекта РЕГК.126 в производственной кооперации с заводом-изготовителем участвуют около десяти региональных промышленных предприятий.

«И для региона, и для завода это масштабный проект. Область получит новые современные суда для комфортной и безопасной перевозки граждан на островные территории, а «Красная кузница» — новые компетенции и обеспечит диверсификацию производства», — отметила Евгения Шелюк.

По словам директора судостроительного завода «Красная кузница» Михаила Дерябина, спуск на воду первых двух транспортных средств запланирован на июнь 2024 года.

Проект разработан специалистами Северного филиала Российского речного регистра с учетом современных требований комфорта и безопасности, а также климатических

особенностей региона. Заказчиками выступили АО «Машпромлизинг» и ГБУ Архангельской области «Региональная транспортная служба». РТС будет заниматься эксплуатацией новых судов.

Решение о строительстве было принято по итогам визита в Архангельскую область министра промышленности и торговли РФ Дениса Мантурова в 2020 году. Средства выделены в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы», а финансирование осуществляется по программе льготного лизинга морских и речных гражданских судов ОСК при непосредственном участии Минпромторга России.

ГТЛК

СО СРЕДСТВАМИ ФНБ

ГТЛК планирует в этом году передать в регионы 17 первых судов по программе с использованием средств ФНБ.

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» привлечет первые в 2024 году средства Фонда национального благосостояния на реализацию программы по развитию флота российских судоходных компаний. Финансовые ресурсы будут направлены на авансирование строительства скоростных пассажирских судов на подводных крыльях «Метеор» и земснарядов на российских верфях.

Для этих целей ГТЛК разместило пять выпусков облигаций серий 005P-15, 005P-16, 005P-17, 005P-23, 005P-24. Размещение проводилось по закрытой подписке в пользу Минфина России.

Инвестпроект по обновлению водного транспорта предусматривает строительство и поставку 260 судов в 2024–2028 годах. 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. Общая сумма 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.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, инвестпроект ГТЛК по обновлению флота с использованием средств ФНБ, запущенный в 2023 году, предусматривает строительство 119 грузовых, 73 пассажирских, 10 рыбопромысловых, 27 судов дноуглубительного флота, 1 плавдока, 5 крупнотоннажных и 5 буксирных судов, 20 барж. В 2023 году компания закончила строительство около 120 судов водного транспорта. Это количество стало максимальным за историю компании.

В 2024 году ГТЛК планирует передать в регионы 17 первых судов по программе с использованием средств ФНБ. Кроме того, в настоящий момент компания занимается разработкой нового инвестпроекта с использованием средств ФНБ по поставке не менее 200 пассажирских речных судов. Его запуск запланирован на текущий год.

СПК

ПЕРВЕНЦЫ ИНВЕСТПРОЕКТА

В Татарстане заложили два «Метеора» — первые по программе с использованием средств ФНБ.

На Зеленодольском заводе имени А. М. Горького состоялась церемония закладки двух пассажирских судов на подводных крыльях проекта 03830 «Метеор-2020». Они будут построены по заказу АО «Государственная транспортная лизинговая компания». Сдача «Метеоров» ожидается летом 2025 года.

Контракт на строительство судов был подписан в декабре 2023 года в рамках инвестпроекта ГТЛК с использованием средств Фонда национального благосостояния по обновлению гражданского водного транспорта России. Два судна «Метеор-2020» — это первые пассажирские суда, заложенные в рамках инвестпроекта.

«Ввод в эксплуатацию инновационных высококачественных

судов будет способствовать увеличению объема и повышению качества региональных пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, росту популярности туристических маршрутов, укреплению межрегиональных связей, повышению мобильности населения», — отметили в ГТЛК.

АО «Зеленодольский завод имени А. М. Горького» является одним из крупнейших и стратегически важных судостроительных предприятий России. Построил свыше 1,5 тыс. судов, в том числе около 600 военных. Входит в судостроительную корпорацию, созданную на базе холдинга «Ак Барс» в Татарстане.

Проект 03830 «Метеор-2020» разработан проектным бюро «Си Тех».



Фото с сайта Зеленодольского завода имени А. М. Горького

Технические характеристики судов проекта: габаритная длина — 36 м; габаритная ширина — 11,6 м; пассажировместимость — 120 человек; экипаж — 6 человек; габаритная осадка на плаву — около 2,4 м; максимальная скорость на тихой воде — до 67 км/ч; автономность плавания — 12 часов.

СУДОСТРОЕНИЕ

В ЗВАНИИ ГЛАВНОЙ
ВЕРФИ СТРАНЫ

На петербургских верфях в постройке находятся 27 гражданских судов и 33 военных корабля.

Шестой серийный универсальный атомный ледокол проекта 22220 «Сталинград» будет заложен на Балтийском заводе в 2025 году. Об этом сообщила пресс-служба правительства Санкт-Петербурга по итогам закладки пятого СУАЛ проекта «Ленинград».

Губернатор города Александр Беглов напомнил, что 10 лет назад на Балтийском заводе началась новая эпоха в истории строительства таких судов, и теперь на Северном морском пути уже работают три ледокола проекта 22220 — «Арктика», «Сибирь» и «Урал». В постройке на Балтзаводе сейчас находятся СУАЛ «Якутия» и «Чукотка». «Петербург подтверждает звание главной верфи страны и центра судостроения для Арктики... Наши судостроительные предприятия получили новую жизнь и сегодня являются лидерами промышленности города», — отметил губернатор.

Он также отметил, что в Петербурге работает больше 40 организаций судостроительной отрасли, что составляет 20% всего петербургского машиностроения. В отрасли трудится более 60 тыс. человек. В постройке на петербургских верфях находятся 27 гражданских судов и 33 военных корабля. «В стране востребованы рыболовные, пассажирские суда, ледоколы. Идет бурное развитие Арктического региона, Северного морского пути», — добавил Александр Беглов, напомнив, что в 2023 году в Петербурге были заложены четыре пассажирских катамарана, один корабль противоминной обороны, один ледокол, заказчикам были переданы два морозильных рыболовных траулера, корвет «Меркурий», фрегат «Адмирал Головкин», два пассажирских катамарана проекта «Котлин».

ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ



Фото из Telegram-канала проекта «Остров фортов»

МАРШРУТЫ ЕСТЬ — СУДА БУДУТ

«Нева Тревел» планирует в ближней перспективе увеличить свой флот на 25 судов.

Судоходная компания «Нева Тревел» планирует заказать строительство не менее 10 судов до 2025 года, а в дальнейшем — еще не менее 15 единиц флота различного типа. Об этом заявил генеральный директор Юрий Набатов на заседании экспертной группы профильной комиссии по инвестициям Законодательного Собрания Санкт-Петербурга.

Юрий Набатов выступил с докладом о развитии судостроения, обновлении флота, причальной инфраструктуры и улучшении качества пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге.

В сезоне 2023 года на регулярную пассажирскую линию между Санкт-Петербургом и причалом «Остров фортов» (Кронштадт) «Нева Тревел» вывела два новых скоростных катамарана про-

екта 04580 «Котлин» — «Форт Кроншлот» и «Форт Петр I». В 2024 году будут спущены на воду еще два катамарана проекта — «Форт Александр I» и «Форт Тотлебен». Кроме того, на текущий год запланирован спуск первой пары экскурсионно-прогулочных катамаранов проекта 04710 «Соммерс» — «Бастион» и «Равелин».

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, проект скоростного катамарана 04580 «Котлин» разработан петербургским проектно-конструкторским бюро «Форс Технологии». Строительство судов ведется на Средне-Невском судостроительном заводе (СНСЗ, входит в ОСК) под наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС). Пассажировместимость судов составляет до 197 человек, эксплуатацион-

ная скорость катамаранов — 28 узлов (52 км/ч). По условиям контракта вторая пара катамаранов выйдет на линию в навигацию 2024 года, а третья — в 2025 году.

Кроме того, по подписанному на полях ПМЭФ-2022 соглашению о сотрудничестве между проектом «Остров фортов», ООО «Нева Тревел» и Минпромторгом России строится серия из четырех экскурсионно-прогулочных катамаранов проекта 04710 «Соммерс». Договор на строительство был заключен 19 декабря 2022 года между судостроительной компанией «Нева Тревел», Средне-Невским судостроительным заводом и АО «ГТЛК». Катамараны «Бастион», «Равелин», «Габрион», «Капонир» планируется ввести в эксплуатацию попарно — в 2024 и 2025 годах, соответственно.

ГТС

ВОЛХОВСКИЙ ШЛЮЗ
ОБНОВЛЯЮТ

На Волховском шлюзе бетонируют верхнюю причальную стенку.

В рамках реконструкции Волховского шлюза (Ленинградская область) завершена разборка железобетонных и бетонных конструкций причальных линий верхнего и нижнего подходного канала и разделительной стенки верхнего подходного канала. На гидротехническом сооружении выполняются работы по бетонированию верхней причальной стенки, выполнено 12 захваток из 20, производится погружение шпунта на разделительной стенке.

В рамках работ по ремонту речной лестницы восстановлены поверхность и парапет, установлены новые перила и металлическое ограждение. На объекте также завершены работы на береговой лестнице: оштукатурен фасад и парапеты, восстановлены лестничные площадки, установлены новые перила.

Как передавало «Российское судоходство», ранее на Волховском шлюзе был установлен новый поворотный технологический мост длиной 28,8 м. Вес пролета составил 160 тонн.

Реконструкцию шлюза планируется завершить в декабре 2024 года. Работы проводятся в рамках федерального проекта «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта». Ввод в эксплуатацию обновленного объекта позволит увеличить объемы перевозки грузов и пассажиров внутренним водным транс-

портом и повысить уровень безопасности гидротехнических сооружений. Застройщиком реконструкции выступает ФБУ «Администрация «Волго-Балт», генпроектировщиком — АО «Большая строительная компания». Стоимость работ оценивается в 2,7 млрд рублей.

Волховский шлюз как часть Волховской гидроэлектростанции является объектом культурного наследия федерального значения. ГЭС ввели в эксплуатацию 19 декабря 1926 года.



Стоп-кадр видео из Telegram-канала Ространснадзора

Реклама

7

КОНГРЕСС
«ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ
СООРУЖЕНИЯ
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

27–28 ФЕВРАЛЯ 2024

МОСКВА, ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ ПАЛАТА РФ

Организатор:

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ

Генеральный
партнер Конгресса:

РОСМОРПОРТ

Генеральный
спонсор Конгресса:

ПРЕОПЛЬ
ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ОПЕРАЦИОННОЙ ЛОГИСТИКИ

Партнер:

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
РОСАТОМ

При поддержке:

ФЕДЕРАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР
МАШИНОСТРОЕНИЯ И РАКЕТНОЙ ТЕХНИКИ

РОСАТОМ

РОСНЕФТЬ

Генеральный Медиа-партнер:

ГИДРОТЕХНИКА

Медиа-партнеры:

РОССИЙСКОЕ
СУДОХОДСТВО

ВОДНЫЙ
ТРАНСПОРТ

ПОРТНЬЮС
ПРЕСС-СЛУЖБА

МОРСКАЯ
ИНФОРМАЦИОННАЯ
СЛУЖБА

РЕГИСТРАЦИЯ
НА КОНГРЕСС УЖЕ ОТКРЫТА.
КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ОГРАНИЧЕНО

Зарегистрируйтесь через своего
менеджера или через форму
регистрации на сайте:

ИНФРАСТРУКТУРА



Москва-река очищена
от 18 объектов в 2023 году



Фото из Telegram-канала дептранса Москвы

ЗАТРАТЫ БЮДЖЕТА КОМПЕНСИРУЮТ

Южную часть акватории Москвы-реки очистили от брошенных судов.

Южную часть акватории Москвы-реки в 2023 году специалисты очистили от 8 брошенных судов и 10 незаконно размещенных плавучих объектов. После компенсации затрат городского бюджета на проведение работ объекты возвращают владельцам. Хозяевам, бросившим суда и прочие объекты, выписывают штрафы.

«Затонувшие суда, незаконные дебаркадеры и понтоны загораживают русло реки и мешают

судоходству. В 2023 году мы завершили работы по очистке водоемов в южной части города», — сообщил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

Судно считают брошенным, когда оно долгое время находится в месте, не предназначенном для стоянки и отстоя, если оно не имеет собственника или тот от него отказался, а также если оно затонуло и владелец не собирается его поднимать, пояснили в столичном дептрансе.

«ПОРТ КОЛОМНА»

И НА СЛИПЕ, И НА ВОДЕ

«Порт Коломна» планирует в межнавигационный период модернизировать часть флота.

АО «Порт Коломна» (Московская область) планирует отремонтировать около 70 судов в межнавигационный период 2023–2024 годов. На слипе предприятия, помимо двух объектов нового строительства и одной крупной модернизации, будет произведен ремонт пяти судов, включая два сторонних. Обновление остального флота будет производиться на воде.

Ремонты будут вестись в Коломенском затоне, в местах отстоя флота в Москве, Рязани, Касимове и на Волге.

Кроме того, на части судов этой зимой будет проведена модернизация.

Основным видом деятельности АО «Порт Коломна» является грузоперевозка внутренним водным транспортом. В составе флота компании 110 судов. Порт имеет собственное судостроительно-су-

доремонтное подразделение. Его основа — слип, способный поднимать суда весом 2400 тонн и длиной 115 м.

За навигацию 2023 года АО «Порт Коломна» перевезло 4,3 млн тонн грузов. В прошлом году на предприятии было завершено строительство буксира-толкача класса М-ПР «Коломенский-1601», выполнена модернизация сухогруза «Коломна-1» и заложен первый в России речной плавучий госпиталь для нужд Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО).



Фото «Порта Коломна»

КАНАЛ ИМЕНИ МОСКВЫ

ПОВЫШЕНЫ КАТЕГОРИИ ВВП

В Московском бассейне в 2023 году пассажиропоток увеличился на 28,6%.

Пассажирские перевозки по внутренним водным путям Московского бассейна увеличились за 2023 год на 28,6%, по сравнению с предыдущим годом, и составили более 2,7 млн человек. Грузоперевозки составили около 24,2 млн тонн.

Как сообщал «Водный транспорт» ранее, грузоперевозки в Московском бассейне за прошлый год снизились на 9%, заявлял заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов на итоговой коллегии ведомства.

По системе гидротехнических сооружений бассейна за минувший год прошло около 87,4 тыс. судов различного назначения: 47,6 тыс. грузовых, 19,1 тыс. пассажирских и 20,7 тыс. судов технического и вспомогательного флота и маломерных судов.

В прошлом году ФГБУ «Канал имени Москвы» ввело в эксплуатацию одно новое судно проекта № 3330 «Промерный-3». На собственных ремонтных мощностях было поднято на слип для освидетельствования или ремонта 12 единиц флота. Подрядным способом выполнен капитальный ремонт 13 судов, произведен капремонт трех главных судовых двигателей.

На обслуживании внутренних водных путей было задействовано 28 обстановочных бригад. Для обеспечения безопасности судоходства и поддержания гарантированных габаритов судовых ходов выполнены путевые работы по дноуглублению на транзите в объеме почти 3,5 тыс. куб. м, дноочистици — в объеме более 4 тыс. тонн, тралению — на 436,4 кв. км, русловым изысканиям — в количестве 457 съемок.

За год была увеличена протяженность водных путей 1-й



Фото с сайта Росморречфлота

категории на 90 км, еще 95 км ВВП переведено из 3-й во 2-ю категорию. Гарантированная глубина была увеличена с 1,0 м до 1,7 м на участке реки Оки от д. Щурово до 886 км протяженностью 36 км, с 1,1 м до 1,2 м — на участке реки Трубез протяженностью 2 км.

Кроме того, были продолжены строительно-монтажные работы по реконструкции Рыбинского гидроузла (пусковой комплекс № 2), завершены строительно-монтажные работы по реконструкции гидроузла № 3 и проектно-изыскательские работы по реконструкции гидроузла № 2. Завершены работы на шести объектах капремонта, в том числе отремонтированы: Березайская плотина; донный водоспуск № 68 и тоннель № 410; водоводный тракт насосной станции № 186; западный устой верхней головы и дренажной ванны шлюза

№ 6; судоходные и регулируемые пролеты плотин гидроузлов Трудкоммуна и Андреевка, на которых производилась замена затворов. Проведено 6 регулярных обследований, утверждено 13 деклараций безопасности гидротехнических сооружений.

Инспекторы государственного портового контроля провели 1223 инспекции судов и иных плавучих объектов в бассейне ВВП. Всего по итогам проверок выявлено 2686 нарушений обязательных требований. Оформлено и выдано 845 квалификационных документов, 271 удостоверение личности моряка и 131 мореходная книжка.

В настоящее время ФГБУ «Канал имени Москвы» осуществляет межнавигационные работы в рамках заключенных договоров по реконструкции, капитальному и текущему ремонтам.

ВОДНЫЕ ПРОГУЛКИ

С ЛЕДОВЫМ КЛАССОМ ПО МОСКВЕ

В Москве растет популярность зимних водных прогулок.

За время зимней навигации прогулочным речным транспортом в Москве воспользовались более 80 тыс. пассажиров. За аналогичный период прошлого года теплоходы перевезли 66 тыс. человек, сообщил департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы.

Отмечается, что во время зимней навигации задействуют суда специального класса, которые способны ходить в условиях колотого льда толщиной до 20 см.

«У таких теплоходов есть толстая обшивка (ледовый пояс), разбивающая лед и защищающая корпус от повреждений. Они оснащены более мощной системой отопления, которая поддерживает комфортную температуру для пассажиров даже в суровые морозы», — говорится в сообщении.

Повыходным жителям и гостям Москвы доступны два варианта прогулок: от причала Сити-Экс-



Фото департамента транспорта Москвы

поцентр до Китай-города, а также круговой маршрут — от причала Гостиница «Украина» с оборотом у Китай-города.

«Популярность речных прогулок в столице растет с каждым годом. По поручению Сергея Собянина мы развиваем водный транс-

порт, создаем больше интересных и удобных вариантов поездок. Наши теплоходы доступны для пассажиров даже зимой благодаря ледовому классу. Приглашаем всех на борт», — отметил заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

ГОРОДЕЦ: ЭТАП ЗА ЭТАПОМ

Дноуглубление на нижнем подходном канале Городецкого гидроузла должно завершиться до конца года.

В 2024 году на Городецком гидроузле продолжают основные строительно-монтажные работы по модернизации шлюзов № 15 и № 16, а также строительству дополнительной камеры шлюза.

В прошлом году на объекте завершили работы по устройству временной дороги и строительного городка, выполнены демонтированные работы железобетонных пролетов и опор причальной эстакады, работы по устройству водовыпусков, а также построен временный причал. Начались дноуглубительные работы нижнего подходного канала, которые будут возобновлены с июня текущего года. На данный момент строители продолжают реконструкцию дамбы № 10 и устройство шпунтового ограждения котлована камеры

15А. На объекте также продолжают работы по ограждению котлована камеры 15А, ведется погружение шпунта дамбы № 10. До конца года планируется завершить дноуглубительные работы нижнего подходного канала (1,5 км).

Первый этап проекта предусматривает строительство дополнительной камеры шлюза № 15А, дноуглубление на участке подходного канала 1,5 км, где будет проведена выемка порядка 200 тыс. кубов грунта, а также строительство левых причальных пал протяженностью 150 м из общих 600 м. На втором этапе предстоит провести работы по дноуглублению на всем участке судового хода от Нижнего Новгорода до Городца протяженностью 40 км, достройку 450 м причальных пал и строительство причальной дамбы, которая со-

кратит время шлюзования судов. В сообщении также уточняется, что проект реализуется без полного вывода шлюзовых камер из эксплуатации.

Напомним, реконструкция судоходных шлюзов Городецкого гидроузла обеспечит гарантированную глубину 4 м для судоходства между Нижним Новгородом и Городцом. Реализация проекта позволит увеличить грузопоток с 4 млн до 25 млн тонн в год. Тем самым должен быть ликвидирован наиболее проблемный лимитирующий судоходство участок водных путей на Единой глубоководной системе европейской части страны, что создаст условия в том числе для наращивания транзитного судоходства в рамках международного транспортного коридора «Север — Юг».

КАРЕЛИЯ



Фото с сайта администрации Беломорканала

ТРИ ШЛЮЗА И ПЛОТИНА

Комплексная реконструкция объектов Беломорканала завершится до конца года.

В рамках проекта по реконструкции объектов Беломорско-Балтийского канала выполнено более половины объема необходимых работ. В данный момент идет комплексная реконструкция шлюзов № 2, 14, 16 и деревянной водосливной плотины № 23.

Генеральным заказчиком выступает ФКУ «Ространсmodernизация», генподрядчиком — ООО «Пелискер». По реконструкции шлюза № 16 и плотины № 23 генподрядчиком является АО «Акватик».

Завершение работ по контрактам планируется согласно следующему графику: шлюз № 16 — в августе; шлюзы № 2 и 14, а также плотина № 23 — в декабре 2024 года. Таким образом, реконструкция объектов на ББК будет завершена до конца 2024 года.

В процессе реализации проектов будут отремонтированы бетонные конструкции голов и плит королей шлюзов, выполнена реконструкция механического и электротехнического оборудования, средств связи. Демонтированы старые и построены новые здания механизмов.

Кроме того, будут построены блоки служебно-бытовых помещений с механическими мастерскими, реконструированы пришлюзовые площадки. Проведены работы по замене и дооснащению сооружений контрольно-измерительной аппаратурой.

Изменения коснутся и новой системы управления механизмами, которая спроектирована на современной элементной базе и может работать в ручном и автоматизированном режимах управления. Для повышения на-

дежности электроснабжения в качестве независимых источников электроэнергии запланирована установка дизель-генераторов.

Автоматизация процесса управления судопропуском заметно уменьшит время шлюзования судна и обеспечит более качественный контроль и мониторинг процесса. Судоходные ГТС являются объектами повышенной опасности. Работы проводятся в межнавигационный период.

Онежское озеро и Беломорско-Балтийский канал обеспечивают связь европейской части России с Мировым океаном в обход балтийских, черноморских и средиземноморских проливов. Канал играет стратегическую роль в развитии Северного морского пути, открывая кратчайший и наиболее удобный выход в северные моря.

РОСТОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

В СТВОРЕ ДОНА

Строители ускоряют работы на Багаевском гидроузле.

Объем дноуглубительных работ при строительстве Багаевского гидроузла в 2023 году составил 639 тыс. куб. м, сообщает пресс-служба ГК «Стройтрансгаз». С середины 2023 года были значительно увеличены темпы строительства второго (основного) этапа Багаевского гидроузла — проекта федерального значения, направленного на обеспечение гарантированных габаритов водного пути для безопасного судоходства по Единой глубоководной системе на участке реки Дон между створами Кочетовского и Багаевского гидроузлов.

Работы, выполненные в 2023 году, включали бетонирование в зоне водосбросной плотины и на судоходном шлюзе общим объемом 47,4 тыс. куб. м (для армирования конструкций использовано 3,4 тыс. тонн металла), погружение шпунта Ларсена в объеме 4,8 тыс. тонн, бетонирование конструкций головного регулятора в объеме 8,2 тыс. куб. м из 8,5 тыс. куб. м.

В текущий момент в зоне водосбросной плотины продолжается бетонирование монолитных секций флутбета, водобойной плиты, рисбермы и предохранительного ковша. В зоне судоходного шлюза ведутся работы по устройству верхних и нижних голов шлюза. В зоне рыбоходно-нерестового канала выполняются монолитные работы по головному регулятору, креплению дна и откосов тракта.

В 2024 году предстоит завершить бетонирование всех объек-

тов гидроузла, приступить к монтажу механического оборудования и подготовить условия для судоходства через шлюз к началу навигации 2025 года.

Планируется дальнейшее увеличение персонала на площадках до 1800 человек. В 2023 году на стройплощадку было привлечено 630 человек, а общая численность персонала составила до 1400 человек. Количество задействованной в строительстве техники составило 138 единиц, в том числе дополнительно привлечено в 2023 году 24 единицы.

Как передавал «Водный транспорт», Багаевский гидроузел призван решить проблему лимитирующих участков на Нижнем Дону, обеспечив необходимыми габаритами водного пути. По итогам реализации проекта планируется повысить транспортную доступность и улучшить условия работы водохозяйственного комплекса Донского региона, обеспечить надежность и безопасность судоходства крупнотоннажного флота на Нижнем Дону.

Возведение БГУ в створе Дона на 3089 км судового хода Единой глубоководной системы началось в 2018 году. Планируемая дата окончания строительства — четвертый квартал 2024 года.

Заказчиком работ по строительству второго (основного) этапа Багаевского гидроузла выступает ФКУ «Ространсmodernизация». Строительство ведет ГК «Стройтрансгаз».

ПРИЧАЛЫ ПОЛУЧИЛИ «ДОБРО»

Госэкспертиза одобрила проект капремонта пассажирских причалов на реке Дон.

Проектная документация и результаты инженерных изысканий проекта капитального ремонта пассажирских причалов на реке Дон получили положительное заключение государственной экспертизы.

Информация об этом размещена в Едином государственном реестре заключений экспертизы проектной документации и объектов капитального строительства.

Гидротехнические сооружения (пассажирские причалы) рас-

положены от восточной границы бывшего хладокомбината № 1 до западной границы бывшего завода «Красный Дон». Их общая протяженность превышает 2,2 тыс. метров.

Проектная документация подготовлена АО «Южтрубопроводстрой-проект».

Застройщик по данному проекту — Управление благоустройства и лесного хозяйства Ростова-на-Дону.



Фото «Водного транспорта»

ЯКУТИЯ

КУРС НА ОБНОВЛЕНИЕ ФЛОТА

В ЛОРП по инвестпрограмме до 2030 года планируется строительство 57 новых судов.

Флот ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» в 2023 году перевез 1,35 млн тонн грузов. Об этом в время заседания по итогам финансово-хозяйственной деятельности компании заявил глава Республики Саха (Якутии) Айсен Николаев.

«Огромная работа проведена на пароходстве в 2023 году. За прошлый год перевезено порядка 1 миллиона 350 тысяч тонн грузов. По ряду объективных причин это ниже плановых показателей, но основные задачи, поставленные перед предприятием, выполнены», — сказал он.

Среди ключевых задач на ближайшие годы Айсен Нико-

лаев назвал обновление речного флота.

«В Якутии долгие десятилетия речной транспорт был безальтернативным средством передвижения и доставки грузов. По сей день пароходство играет стратегическую роль в жизнеобеспечении. Поэтому предприятие, безусловно, надо поддерживать, но и вплотную заниматься стратегией его развития. Нужно искать новые рынки, в том числе в сфере морских перевозок, но для этого необходимо существенное обновление флота», — заявил глава региона.

По инвестпрограмме предприятия до 2030 года планируется строительство 57 новых судов,

в том числе 50 на базе Жатайской судовой верфи, которая возводится по решению президента РФ Владимира Путина. Ввод объекта запланирован на конец текущего года. Руководитель республики поручил рассмотреть возможность применения дополнительных механизмов, в том числе путем подачи заявок на льготный лизинг.

На заседании также обсуждалось решение проблем, связанных с подготовкой кадров и с отсутствием гарантированных глубин на реках Якутии. В ближайшие годы совместно с федеральными структурами республике предстоит провести на баровых участках рек Яны и Индигирки дноуглубительные работы.

ЗАПЧАСТИ ДОСТАВЛЯЮТ ПО ЗИМНИКУ

ЛОРП к началу навигации подготовит более 300 судов.

ПАО «Ленское объединенное речное пароходство» к началу навигации 2024 года предстоит подготовить 306 единиц флота. Для очередного освидетельствования Российскому классификационному обществу должно быть предъявлено 77 единиц флота: сейчас на этих судах проводятся ремонтные работы корпусов и механизмов. На остальных судах ремонт производится по потребности.

По состоянию на конец января силами 70 работников ЛОРП ведется ремонт на 27 единицах флота.

Ледокольно-выморозочные работы организованы в шести филиалах пароходства. Всего запланирована выморозка 6,9 тыс. куб. м льда для ремонта движительно-рулевого комплекса; бортовая выморозка — 732 куб. м льда; сквожение — 813,5 куб. м льда.



Фото с сайта ЛОРП

Отгрузка сменного запаса частей, металлопроката, дизель-генераторных модулей и дизель-редукторных агрегатов началась с открытием зимника из пунктов

поступления Осетровского судохозяйственного участка и Жатайского судоремонтного завода во все филиалы ПАО «ЛОРП», кроме Янского и Белогорского судохозяйственных участков.

КОГДА РЕКЕ НЕТ АЛЬТЕРНАТИВЫ

В Якутии в 2023 году по речным социально-значимым маршрутам перевезено более 26 тыс. пассажиров.

Сумма субсидий для речных пассажирских перевозок в Республике Саха (Якутии) в 2023 году составила почти 130 млн рублей. Субсидирование осуществлялось по 14 социаль-

но-значимым линиям. Всего по данным маршрутам выполнено 479 рейсов и перевезено 26 213 пассажиров.

Увеличение количества рейсов в навигацию 2023 года связано с на-

чалом софинансирования субсидирования перевозок по маршруту Жархан — Малыкай в количестве 40 рейсов. Перевезено всего 492 человека, сумма субсидии превысила 1,3 млн рублей.

ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА
РЕСПУБЛИКИ САХА (ЯКУТИЯ) ЗА 2023 ГОД

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ



Общий объем финансирования речных перевозок по 14 социально значимым маршрутам составил 129 901 тыс. рублей



Воспользовались субсидиями 26 213 пассажиров



Начато субсидирование перевозок по новому маршруту «Жархан Малыкай»



Перевезено 1 287 тыс. тонн жизнеобеспечивающих грузов до арктических районов



Подписано соглашение о взаимодействии с АО «Газпромбанк» в целях реализации проекта «Строительство глубоководного морского порта в с. Найба»


<https://mintrans.sakha.gov.ru/> https://t.me/mintrans_sakha <https://vk.com/mintrans> <https://ok.ru/group/65278846697521>

Инфографика из Telegram-канала Минтранса Якутии

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото предоставлено администрацией «Обь-Иртышводпуть»

ВРЕМЯ СУДОРЕМОНТА

Обь-Иртышводпуть к навигации отремонтирует 238 судов.

ФБУ «Администрация Обь-Иртышского бассейна внутренних водных путей» к началу навигации 2024 года отремонтирует 238 судов из 394 ед., состоящих на балансе учреждения. На 189 судах проведут текущий ремонт, 47 судов ожидает средний ремонт, 17 единиц флота будут отремонтированы в рамках капитального ремонта за счет целевой субсидии и внебюджетных источников.

Во время среднего ремонта на судах проводятся частичная замена обшивки и набора корпусов, ремонт движительно-рулевых комплексов, главных и вспомогательных двигателей, вспомогательного оборудования, механизмов и систем, ремонт судового радио- и электрооборудования, отделка жилых и бытовых помещений после ремонта.

Текущий ремонт подразумевает поддержание судна в надлежащем техническом состоянии и включает замену быстроизнашивающихся частей и материалов, а также проведение весенних работ.

По состоянию на январь 2024 года зимний судоремонт

выполнен на 5%, работы идут по графику. Выполнение основного объема работ запланировано с февраля по май 2024 года.

Обь-Иртышский бассейн внутренних водных путей является одним из крупнейших в России, в его состав входят 21,7 тыс. км эксплуатируемых внутренних водных путей, из которых протяженность водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов составляет 9,6 тыс. км. Речная магистраль Обь-Иртышского бассейна простирается от границы с Казахстаном до арктического побережья России, включая полуострова Ямал, Тазовский и Гыданский. Основные внутренние водные пути: реки Иртыш, Обь, Малая Обь, Надымская Обь, Хаманельская Обь, Пур, Таз, Большая Обь, Горная Обь, Казым, Обско-Тазовская губа, протоки.

По обслуживаемым водным путям Обь-Иртышского бассейна за навигацию 2023 года было перевезено более 12,5 млн тонн грузов, к местам следования доставлены почти 2 млн пассажиров.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

ТЯЖЕЛО В УЧЕНИИ...

Более 85% персонала ЕРП пройдет обучение к навигации 2024 года.

Енисейское пароходство продолжает наращивать мощность морского флота: переоборудует буксировщики в класс «М-ПР», приобретает новые морские баржи. В связи с этим растет потребность компании в увеличении штата специалистов, работающих в морских условиях. К навигации 2024 года будет подготовлено 103 человека.

Всего к открытию предстоящей навигации 1820 сотрудников Енисейского речного пароходства пройдут обучение, аттестацию, дипломирование, тренажерную подготовку и повысят квалификацию.

Среди основных направлений обучения — транспортная, экологическая и пожарная безопасность (в том числе для рабочих огнеопасных профессий); охрана труда и оказание первой медицинской помощи на судах речного флота; работа с опасными грузами на наливных судах; выполнение сварочных работ, дефектация корпусов судов и другие. Предусмотрена также тренажерная подготовка по электронной картографии и ис-

пользованию судовой радиолокационной станции на внутренних водных путях.

Обучение для подтверждения рабочего диплома либо повышения в должности пройдут 110 сотрудников плавающего состава, в том числе капитаны, старшие помощники капитанов, механики и электромеханики.

Экипажи теплоходов, осуществляющих выход с внутренних водных путей в акватории морских портов и в прибрежное плавание, обучаются и подтверждают квалификацию в Каспийском институте морского и речного транспорта в Астрахани. Обучение специалистов, работающих на внутренних водных путях, организовано на базе Сибирского государственного университета водного транспорта и его филиала — Красноярского института водного транспорта, Красноярского техникума транспорта и сервиса и его филиала в Подтесово, Учебного комбината Красноярского речного порта и ряда других учебно-образовательных учреждений.

ЮБИЛЕЙ

МОРЕ НА СВЯЗИ

Четверть века безопасность мирового судоходства обеспечивает Глобальная морская система связи при бедствии (ГМССБ), которая привела на смену азбуке Морзе современные решения на основе УКВ, ПВ/КВ и спутниковой связи.



Безопасность мореплавания во многом зависит от возможности экстренно сообщить о бедствии. С изобретением телеграфного аппарата в 1838 году была придумана азбука Морзе, которая долгие годы спасала моряков. Но мир меняется, технологии развиваются.

В 1988 году Международная морская организация (ИМО) приняла поправки к «Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года» (СОЛАС-74) о внедрении системы Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности мореплавания (ГМССБ/GMDSS). Ее внедрение обеспечило срочную передачу и прием сигналов бедствия, навигационных и метеорологических предупреждений. С 1992 года началось поэтапное внедрение этой системы в мировое судоходство. Основное внимание было уделено вопросам организации надежной резервированной связи, в том числе строительству береговых объектов и оснащению судов системами УКВ, ПВ/КВ связи с возможностью цифрового избирательного вызова (ЦИВ) и спутниковой связи. Спустя 11 лет изменения вступили в силу.

«31 января 1999 года стало датой завершения эпохи передачи сообщений с помощью азбуки Морзе

и начала эпохи использования на море современных решений на основе УКВ, ПВ/КВ с ЦИВ и спутниковой связи. Международное морское сообщество 1 февраля 2024 года отметило 25-летие внедрения ГМССБ», — отметили во ФГУП «Морсвязьспутник».

Благодаря действию ГМССБ появилась возможность быстро организовать аварийно-спасательные операции, провести оперативный поиск и спасение судов и людей, терпящих бедствие. Современные спасательно-координационные центры и суда имеют возможность оперативно взаимодействовать, своевременно передать навигационную и метеорологическую информацию.

Для обеспечения функционирования ГМССБ в Российской Федерации совместно работают государственные органы и предприятия морской отрасли.

ФГУП «Морсвязьспутник» обеспечивает эксплуатацию российского сегмента береговых объектов ГМССБ в составе МКВЦ, СПОИ-1 (г. Москва) и СПОИ-3 (г. Находка) системы КОСПАС-САРСАТ, а также береговых земных станций Инмарсат-С и станции сопряжения Марсат-4. Кроме того, предприятие проводит освидетельствование береговых объектов системы.

Другим российским участником ГМССБ является ФГУП «Росморпорт». В его зоне ответственности — эксплуатация, развитие действующих и строительство новых систем обеспечения безопасности мореплавания. В ведении предприятия находятся 42 береговые станции морского района А1 ГМССБ, 18 береговых станций морского района А2 ГМССБ, а также 11 береговых станций службы НАВТЕКС.

Прием и обработку аварийных сигналов, полученных от судов в море, обеспечивает Государственный морской спасательно-координационный центр ФГБУ «Морспасслужба». Он же организует и координирует несение аварийно-спасательной готовности сил и средств, а также организует подготовку и повышение квалификации операторов ГМССБ.

Российская Федерация является координатором морских районов NAVAREA/METAREA XIII, XX и XXI и обеспечивает поставку информации по безопасности мореплавания на суда в прибрежных районах акватории Севморпути и Охотского моря. Передача осуществляется по каналам системы спутниковой связи Инмарсат через службу SafetyNet, а также с использованием береговых станций НАВТЕКС. За подготовку навигационной и метеорологической информации отвечают управление навигации и океанографии Министерства обороны РФ, ФГБУ «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт» и ФГУП «Гидрографическое предприятие», за ее доставку по каналам спутниковой связи — ФГУП «Морсвязьспутник», по каналам службы НАВТЕКС — ФГУП «Росморпорт». Регулированием использования радиочастотного спектра в России, частот в интересах функционирования ГМССБ занимается Минцифры России.

Глобальная морская система связи при бедствии модернизируется и развивается с учетом новых технологических изменений. Так, 1 января 2024 года вступили в силу поправки к Конвенции СОЛАС.

Обновленная концепция дает новое определение морского района А3 ГМССБ, закрепляет предоставление услуг подвижной спутниковой связи в системе за несколькими провайдерами, предполагает использование систем связи нового поколения. В частности, системы обмена данными в диапазоне ОВЧ (VHF Data Exchange System, VDES), системы NAVDAT (рассматривается в качестве альтернативы службе НАВТЕКС) и системы автоматического установления связи (ALE).

Фото: marsat.ru

РЫНОК ТРУДА



Фото с сайта ПСЗ «Янтарь»

В ДЕФИЦИТЕ — СИНИЕ ВОРОТНИЧКИ

Судостроительные компании считают дефицит кадров фундаментальной проблемой.

Российские работодатели, связанные с судостроительной отраслью, разместили на ресурсе HeadHunter более 22,5 тыс. вакансий в 2023 году, что на 23% превышает показатели 2022 года. Наиболее высокий спрос на персонал пришелся на лето и осень (по 2 тыс. вакансий и более в каждом месяце), говорится в обзоре hh.ru, подготовленном по результатам анализа рынка труда.

«Большинство (85%) компаний, опрошенных hh.ru в конце 2023 года, абсолютно согласны с утверждением, что дефицит кадров останется фундаментальной проблемой рынка труда в 2024 году. Среди внутренних причин дефицита кадров компании выделили неконкурентный уровень зарплаты — 49%, недостаточное развитие бренда работодателя — 35%, непривлекательные условия труда — 30%. Корневой и ключевой фундаментальной проблемой является демография, именно поэтому вопрос, откуда брать людей, стоит очень остро. Однако он не главный и не единственный для HR-сферы и бизнеса, поскольку на него есть ответ — людей брать почти неоткуда», — прокомментировала главный эксперт hh.ru по рынку труда, руководитель направления клиентской эффективности Наталья Данина.

С учетом доли вакансий наибольший спрос на персонал у работодателей из судостроительной отрасли в 2023 году был в Петербурге (25% предложений о работе от всего объема в отрасли, или почти 6 тыс. вакансий в 2023 году), Удмуртии (10%) и Приморском крае (7%). В топ также вошли Москва и Челябинская область (по 6% в каждом регионе).

Самыми востребованными оказались токари и фрезеровщики: работодатели за год разместили для них более 2 тыс. вакансий, что составляет долю в 10% от всего объема спроса по отрасли. Высокоценными для отрасли в прошлом году также были слесари (7%) и сварщики (6% вакансий от всего объема по стране). Кроме того,

в список популярных у бизнеса в данной сфере попали белые воротнички: инженеры, закупщики, экономисты, бухгалтеры.

Наиболее активно в 2023 году размещали вакансии компании: «Доброфлот», Балтийский завод, Центр судоремонта «Дальзавод», НПК «Морсвязьавтоматика», Кронштадтский морской завод, машиностроительный завод «ЗиО-Подольск», Находкинский судоремонтный завод, завод «Красное Сормово», Невский судостроительно-судоремонтный завод, Sitronics КТ и другие.

В целом на российском рынке труда на протяжении всего 2023 года росла доля вакансий с удаленным или гибридным режимом работы, и судостроение не стало исключением. В частности, судоремонтные предприятия на протяжении всего года были достаточно гибкими в формировании рабочего графика и форматов работы сотрудников. Так, судоремонтный бизнес за год на 120% увеличил число предложений о работе с частичной занятостью. Для соискателей на 10% также выросло число вакансий со сменным графиком. «Подобные изменения могут быть, среди прочего, связаны с кадровым дефицитом, с которым столкнулись работодатели, и решениями компаний предлагать более мягкие и удобные форматы работы кандидатам», — отмечают рекрутеры.

Медианная предлагаемая зарплата в судостроительной и судоремонтной отраслях страны в 2023 году составила 85 тыс. рублей, что на 9 тыс. рублей больше, чем в 2022 году. В разрезе регионов наиболее высокую зарплату в 2023 году предлагали судоремонтные компании из северных регионов (Коми, Архангельская область), южных регионов и в Забайкалье. В топ профессий с высокой зарплатой вошел ряд синих воротничков: сварщик (более 160 тыс. рублей), токарь (от 120 тыс. рублей), оператор станков ЧПУ (от 120 тыс. рублей).





ИДПО

ЛИДИРУЕТ МУРМАНСК

В Морском учебно-тренажерном центре ГУМРФ в 2023 году обучение прошли 14,3 тыс. человек.

Обучение в Морском учебно-тренажерном центре Института дополнительного профессионального образования Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова в 2023 году прошли 14,3 тыс. человек. В общей сложности слушателями института в прошлом году стали 26,5 тыс. человек.

В шести учебных центрах института в Санкт-Петербурге прошли обучение более 17,6 тыс. человек, более 8,8 тыс. получили дополнительное профессиональное образование в филиалах ГУМРФ в Мурманске, Архангельске и Петрозаводске.

МУТЦ является самым крупным отделением института с наибольшим количеством инструкторов и преподавателей. В центре работает более 40 тренажеров, имитаторов и лабораторий. В сентябре 2023 года на базе центра открылся новый ледовый навигационный тренажерный комплекс ГУМРФ, а с 15 декабря открыт тренажерный комплекс для подготовки персонала морских автономных надводных судов.

Среди региональных филиалов по результативности с большим отрывом лидирует Мурманск с показателем в 7,8 тыс. обученных. Значительным вкладом в достигнутый показатель стало повышение квалификации моряков всех специальностей по программам в отношении функций, касающихся аварийных ситуаций, охраны труда, охраны, медицинского ухода и выживания, а также подготовка курсантов Мурманского арктического университета. В Мурманском филиале ГУМРФ в прошлом году была восстановлена линейка учебных программ ДПО штурманского состава морских судов, в эксплуатацию был введен тренажерный комплекс для подготовки судоводителей по использованию судовых радиолокационных станций, средств автоматизированной радиолокационной прокладки и электронно-картографических навигационных информационных систем.

В ГУМРФ отмечают, что внебюджетные доходы университета от деятельности учебного центра ДПО в 2023 году в 3 раза превысили плановые показатели.

ИМТМ

В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С ПОРТОВИКАМИ

В Макаровке открылась еще одна брендируемая аудитория.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова состоялось открытие аудитории, оснащенной при поддержке «Первой портовой компании». Церемония открытия нового учебного класса прошла с участием ректора университета Сергея Барышников и генерального директора ППК Александра Масько.

«Идея брендируемой аудитории зародилась именно у нас, сейчас эту идею стали использовать во многих учебных заведениях. До сих пор у нас активными были судоводители, но грузы все равно доставляются в порты... Самые лучшие специалисты, это общемировая практика, выходят из учебного заведения тогда, когда оно работает совместно с реальной компанией», — заявил в приветственном слове Сергей Барышников.

По словам Александра Масько, профессиональные кадры — главная ценность, особенно в производственных специальностях. «Мы планируем привлечь к процессу подготовки студентов квалифицированных практикующих специалистов и менеджеров



Фото с сайта ГУМРФ

Группы ППК, готовы приглашать обучающихся на наши производственные площадки, где они смогут получить полное представление об особенностях работы стивидорных предприятий», — сказал он.

Целевая аудитория «Проектирование транспортной инфраструктуры» размещена в Институте международного транспортного менеджмента (ИМТМ).

«У ребят есть уникальная возможность общения с крупнейшим работодателем, что сегодня очень важно. Действительно есть большой интерес, и ответы на интересующие вопросы можно получить в ходе тех занятий и лекций, которые будут проводиться на базе этой аудитории», — прокомментировал директор Института международного транспортного менеджмента Андрей Кочин.

КОНФЕРЕНЦИЯ: «Логистика на море: нестандартные подходы для реализации инфраструктурных и промышленных проектов»

18 МАРТА 2024

МОСКВА

Как сделать флот и оборудование для доставки негабаритных грузов доступным? Как успешно применять опыт реализованных проектов по буксировке негабаритов для решения новых масштабных задач? Эти и другие вопросы обсудим с участниками конференции.

Кто участвует: судовладельцы и грузовладельцы, проектные институты и проектные экспедиторы, автоперевозчики.

В программе:

- «Перспективы развития российского и международных рынков проектной логистики в новых условиях».
- «Успешные кейсы. Текущее состояние инвестиционных проектов России и их влияние на логистику».
- «Технологические инновации и лучшие практики проектной логистики».

**РЕГИСТРАЦИЯ НА КОНФЕРЕНЦИЮ УЖЕ ОТКРЫТА.
КОЛИЧЕСТВО МЕСТ ОГРАНИЧЕНО**

Зарегистрируйтесь через своего менеджера или через форму регистрации на сайте:



Организатор:

Генеральный
партнер:

При поддержке:

