



Отраслевая газета

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

№ 1
15 января
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



**МАРШРУТ ЗА
НЕСКОЛЬКО МИНУТ**
СТР. 2



**НОВЫЙ ЗАКОН
ПРИВЛЕЧЕТ
ИНВЕСТИЦИИ
В СУДОСТРОЕНИЕ**
СТР. 3



**ХОРОШИЙ ГОД
СЕВЕРНОГО
МОРСКОГО ПУТИ**
СТР. 4



**НОВЫЕ СУДА
РОСМОРРЕЧФЛОТА**
СТР. 6



**НАВИГАЦИЯ
НА ВОЛГЕ В ЦИФРАХ**
СТР. 9



Фото с сайта ОСК

В ИНТЕРЕСАХ РОССИИ

Утверждены задачи по строительству судов на ближайшие шесть лет.

Российские верфи за 2024–2030 годы построят 638 судов. Такие данные содержатся в едином плане по достижению национальных целей развития РФ до 2030 года и на перспективу до 2036 года, который утвердил премьер-министр Михаил Мишустин.

Согласно документу, в 2024 году количество построенных судов оценивается в 60 единиц. Далее представлен нарастающий результат: по итогам 2025 года — 105 судов, 2026 года — 235, 2027 года — 378, 2028 года — 493, 2029 года — 563, 2030 года — 638. То есть в ближайшую шестилетку предполагается постройка от 45 до 143 единиц флота за год.

Доля российского судового комплектующего обо-

рудования (СКО) должна возрасти с 34% в 2025 году до 40% в 2030-м.

Количество построенных судов и долю отечественного СКО планируется увеличить за счет: создания научно-технического задела для развития морской и речной техники гражданского назначения; финансового обеспечения части затрат, связанных со строительством крупнотоннажных судов; субсидирования производителям пилотных партий критически важного судового оборудования в целях предоставления льгот при покупке такого оборудования, а также повышения его ценовой конкурентоспособности; субсидирования возмещения части затрат на приобретение (строитель-

ство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию.

В целом поставлена задача построить флот, обеспечивающий реализацию национальных интересов России. И такие возможности у страны есть, судостроение — одна из тех сфер, которой сейчас уделяется особое внимание.

«В России есть все необходимое для уверенного долгосрочного развития судостроения, включая колоссальный опыт и компетенции в этой сфере, ресурсную и промышленные базы, огромный потенциал научной и конструкторской школ», — отмечал Владимир Путин на недавнем совещании по развитию отрасли.

По словам помощника президента РФ, предсе-

дателя Морской коллегии России Николая Патрушева, предприятия отрасли оснащаются высокотехнологичным оборудованием, внедряются инновационные технологии и современные методы проектирования. «Важно обеспечить дальнейшее наращивание компетенций отечественных производителей, сформировать единое информационное пространство на основе типовых унифицированных программно-технических решений», — считает Николай Патрушев.

Ответственным за исполнение намеченной программы по строительству судов назначено министерство промышленности и торговли РФ.



СЕВМОРПУТЬ



Фото из Telegram-канала ФГУП «Атомфлот»

МАРШРУТ ЗА
НЕСКОЛЬКО МИНУТ

Цифровые технологии сокращают время построения маршрутов по Севморпути.

Единая платформа цифровых сервисов (ЕПЦС) на Северном морском пути заработает в начале 2025 года.

Посредством цифровых инструментов и сервисов, предлагаемых платформой, судовладельцы смогут работать непосредственно с госкорпорацией «Росатом», а именно с ее основными предприятиями на Севморпути: ФГУП «Атомфлот», ФГУП «Гидрографическое предприятие» и ФГБУ «ГлавСевморпуть». Платформа входит в создаваемую Рос-

атомом экосистему, которая объединяет еще и портовые измерительные комплексы, беспилотники, фонд данных. Об этом рассказал директор центра «Дирекция «Цифровая Арктика» АО «Гринатом» Павел Христенко.

Система обеспечивает построение маршрута судна по СМП за 5-7 минут (ранее это занимало часы). ЕПЦС использует все возможные источники информации: помимо спутников, это буи, бортовые и другие системы.

В состав ЕПЦС входят девять подсистем, в том числе навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства, управление мореплаванием, безопасность судоходства. В рамках сервисов применены технологии искусственного интеллекта для распознавания спутниковых снимков.

Всего в рамках ЕПЦС планируется реализовать 34 сервиса, на первом этапе будут доступны 27 из них. Второй этап развития ЕПЦС планируется запустить в течение 2025 года.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ОТ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ
НЕ УПЛЫТЬ

Разработан проект механизма определения взносов по выбросам ПГ для мировой судоходной отрасли.

Международная палата судоходства (ICS) присоединилась к правительствам 47 стран и представила совместный текст для принятия механизма ценообразования на выбросы парниковых газов (ПГ) с судов на заключительном этапе обсуждений в Международной морской организации (ИМО, ИМО).

Механизм разработан для достижения цели нулевого уровня выбросов ПГ от международного судоходства к 2050 году. Совместный текст поддержали Греция, Япония, Южная Корея и Великобритания, крупнейшие в мире государства флага, включая Багамские Острова, Либерию, Маршалловы Острова и Панаму, все государства ЕС, африканские страны, малые островные государства Карибского бассейна и Тихого океана.

В документе содержится сводный нормативный текст для поправок к Конвенции МАРПОЛ, в соответствии с которыми судоходные компании, эксплуатирующие суда в международных рейсах, будут обязаны перечислять в расчете на тонну CO₂ взносы в новый Фонд реализации стратегии ИМО по парниковым газам. Основной целью этого обязательного сбора станет

сокращение разрыва в стоимости между топливом с нулевым или почти нулевым выбросом ПГ (например, «зеленый» метанол, аммиак и водород) и обычным судовым топливом. Полученный доход будет использоваться для финансового стимулирования производства и внедрения экологичного топлива и для ежегодного перенаправления миллиардов долларов США в качестве поддержки усилий развивающихся стран по сокращению выбросов ПГ в морском судоходстве.

Это предложение будет рассмотрено на 18-м совещании межсессионной рабочей группы по сокращению ПГ 17-21 февраля 2025 года. Если поправки к МАРПОЛ будут одобрены ИМО в апреле 2025 года, они вступят в силу по всему миру в начале 2027 года, а ежегодные взносы по выбросам ПГ с судов начнут взиматься в 2028 году.

В своем комментарии генеральный секретарь ICS Гай Платтен отметил, что совместный текст, предложенный широкой коалицией, является прагматичным решением и наиболее эффективным способом стимулирования быстрого энергетического перехода в судоходстве.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПО ВОДЕ!

Популярность речных круизов растет.

Среди россиян растет популярность отдыха на воде. Всего по внутренним водным путям (ВВП) России в навигацию 2024 года перевезено более 11 млн человек, что на 3,8% больше, чем в 2023 году. Перевозки осуществлялись по 411 маршрутам. Объем перевозок по туристским маршрутам превысил 420 тыс. человек. На ВВП страны эксплуатируются порядка 100 круизных судов в Европейской части и 7 судов на реках Сибири и Дальнего Востока.

В частности, через канал имени Москвы в 2024 году перевезли около 3,3 млн пассажиров. По сравнению

с прошлым годом пассажиропоток вырос на 22,6%, отметили в министерстве транспорта России.

В рамках проекта возрождения скоростных межрегиональных речных пассажирских перевозок определены 12 субсидируемых маршрутов в трех субъектах: Нижегородская область, Татарстан и Чувашия.

Также в 2024 году Росморречфлот заключил 12 соглашений с регионами по развитию местных пассажирских перевозок, включая существующие и перспективные маршруты на внутренних водных путях.



Фото с сайт Росморречфлота



ЛЕДОКОЛЫ

МОЖЕМ СТРОИТЬ БЫСТРЕЕ

Балтийский завод сократил сроки строительства атомоходов проекта 22220 с 7 до 5 лет.

Российским судостроителям удалось сократить цикл строительства универсальных атомных ледоколов (УАЛ) проекта 22220 с семи до пяти лет даже в условиях санкционных ограничений. Об этом в рамках XIV Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» сообщил технический директор «Балтийского завода» Игнатий Воденников.

Он напомнил, что к настоящему времени верфь уже построила серию таких ледоколов — «Арктика», «Сибирь» «Урал». Сейчас в производстве еще 4 ледокола этого проекта: «Якутия», «Чукотка», «Ленинград» и «Сталинград».

«Для строительства головного ледокола проекта 22220 на Балтийском заводе потребовалось порядка 7 лет. За время строительства этой серии ледоколов к настоящему времени нам удалось добиться сокращения цикла строительства на 2 года. В этом году мы передаем заказчику ледокол «Якутия» в соответствии с контрактными сроками, хотя это было непросто, так как импортные поставщики материалов и комплектующих отказались от выполнения даже заключенных контрактов, по которым были выплачены авансы. Это поставило нас в достаточно затруднительное положение», — вспомнил Игнатий Воденников.

По его словам, решить проблему удалось общими



Игнатий Воденников, фото «Водного транспорта»

усилиями. «Нам помогали все предприятия нашего контура, наша наука, наши проектанты. Отдельные системы, которые раньше поставляла финская машиностроительная компания, мы заново с нуля спроектировали и изготовили всего за шесть месяцев. То есть на самом деле наша страна способна полностью обеспечить себя комплектующими. Это, наверное, просто вопрос времени», — считает Игнатий Воденников.

При этом он признал, что отдельное оборудование на ледоколе «Якутия» было закуплено в дружественных странах, что было продиктовано необходимостью сдать ледокол в контрактные сроки. «Мы не смогли заменить все по одной простой причине — мы были очень сжаты по срокам. На следующих ледоколах серии доля отечественных СКО будет увеличиваться», — рассказал Игнатий Воденников.

УАЛ проекта 22220 являются самыми большими и мощными ледокольными судами в мире. Они предназначены для обеспечения круглогодичной навигации в западном районе Арктики.



Ледокол «Якутия», фото пресс-службы ОСК

ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

ВЫХОД РЕЧНЫХ СУДОВ В МОРСКИЕ АКВАТОРИИ УРЕГУЛИРУЮТ

Минтранс подготовит соответствующие распоряжения.

Данные о районах плавания судна предлагается внести в судовые классификационные свидетельства (при соответствии технического состояния судна). Об этом министр транспорта Роман Старовойт сообщил, отвечая на поступившие в адрес Минтранса обращения судовладельцев, работников и экспертов транспортного комплекса.

Сейчас суда внутреннего плавания, осуществляющие пассажирские перевозки, при заходе, например, в акваторию морского порта Астрахань должны иметь лицензирование по двум видам деятельности: перевозки пассажиров морским транспортом и перевозки пассажиров внутренним водным транспортом, а также договоры страхования



Фото из Telegram-канала Минтранса

по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, как для морских судов. Такой порядок затрудняет работу судовладельцев.

По словам Роман Старовойта, для решения данного

вопроса также предлагается утвердить распоряжением Минтранса России разъяснения в части того, что судно внутреннего плавания остается таковым при переходе из одного водного бассейна в другой и не меняет свой статус на «морское судно» при плавании в бассейнах, захватывающих морские районы.

СУДОСТРОЕНИЕ



Фото из Telegram-канала Совкомфлота

НОВЫЙ ЗАКОН ПРИВЛЕЧЕТ ИНВЕСТИЦИИ В СУДОСТРОЕНИЕ

Он должен обеспечить российским перевозчикам приоритетный доступ к экспортной грузовой базе.

Компания «Совкомфлот» предлагает сформировать долгосрочный источник инвестиций в развитие российского судостроения и судоходства. Об этом на XIV Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее» сообщил заместитель генерального директора ПАО «Совкомфлот» Юрий Цветков.

«Для формирования долгосрочного источника инвестиций в строительство судов на российских верфях

необходимо законодательно закрепить приоритетный доступ российских перевозчиков к экспортной грузовой базе, в том числе в рамках арктических проектов. В настоящее время соответствующий законопроект находится в Госдуме. Он прошел первое чтение. Надеемся на скорейшее его принятие», — сказал Юрий Цветков.

При этом он отметил, что высоких темпов развития отечественного судостроения и беспрецедентных

мер поддержки, которые предпринимает государство, в ближайшей перспективе может оказаться недостаточно, чтобы удовлетворить потребность российской торговли в транспортном флоте, в том числе арктическом. По мнению спикера, необходимо выстраивать тесное взаимодействие с зарубежными партнерами России, чтобы решить задачи, поставленные в рамках федерального проекта «Большой Северный морской путь» (БСМП).



СЕВМОРПУТЬ



Фото из Telegram-канала Росатом

ХОРОШИЙ ГОД СЕВЕРНОГО
МОРСКОГО ПУТИ

В 2024 году на маршруте поставлены новые рекорды.

Грузопоток по Северному морскому пути (СМП, Севморпуть) за 2024 год составил 37 893 531,9 тонн, что превышает предыдущий рекордный результат более чем на 1,6 млн тонн. Такие данные сообщила пресс-служба госкорпорации «Росатом».

Кроме того, за прошедший год было совершено рекордное количество транзитных рейсов — 92, а также поставлен рекорд по транзитным грузам — более 3 млн тонн. Это почти в полтора раза больше, чем в 2023 году.

Отмечается, что в 2024 году выросла востребованность и безопасность СМП. Всего с начала года специалисты «ГлавСевморпути» рассмотрели 1312 заявлений на плавание в акватории СМП, все они — удовлетворены. Это рекордный показатель за всю историю действия разрешительного порядка плавания (до этого максимальное количество выданных за календарный

год разрешений составляло 1228 единиц).



Генеральный директор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев:

«Год 65-летия атомного ледокольного флота стал не только годом очередных рекордов в грузоперевозках. В январе мы заложили ледокол «Ленинград», в ноябре спустили на воду «Чукотку». Значимость обоих событий для страны подчеркивало участие президента России Владимира Путина. Буквально за несколько дней до Нового года был поднят флаг на ледоколе «Якутия». Еще один важный для нас итог 2024 года — концепция Большого Северного морского пути получила поддержку руководства страны, эта концепция определит всю нашу дальнейшую работу в Арктике на ближайшие десятилетия. Нам предстоит создать новый транспортный коридор — от Калининграда до Владивостока со всей сопут-

ствующей инфраструктурой и увязанностью с речными портами и железнодорожным транспортом».

С 2018 года, когда правительство РФ наделило «Росатом» полномочиями инфраструктурного оператора Севморпути, корпорация курирует федеральный проект «Развитие Северного морского пути», а также участвует в реализации плана развития СМП до 2035 года и инициативы социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года «Круглогодичный Северный морской путь».

Одна из стратегических целей госкорпорации «Росатом» — сделать СМП эффективной транспортной артерией, связывающей Европу, Россию и Азиатско-Тихоокеанский регион. Сейчас разрабатывается федеральный проект по развитию Большого Северного морского пути — транспортного коридора от Санкт-Петербурга и Калининграда до Владивостока.

СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ

ВНИМАНИЕ!
СЕВЕРНЫЙ ЗАВОЗ!

Правительство прорабатывает комплекс мер для повышения качества и эффективности социальных грузоперевозок.



Гаджимагомед Гусейнов, фото предоставлено оргкомитетом

Объем северного завоза в 2025 году ожидается на уровне 2024 года — около 3,4 млн тонн. Об этом в ходе Стратегической сессии по вопросам управления северным завозом в Российской Федерации «Северный завоз: надежно, быстро, доступно» сообщил первый заместитель министра России по развитию Дальнего Востока и Арктики Гаджимагомед Гусейнов.

Кроме того, он рассказал, что финансирование объектов опорной транспортно-логистической инфраструктуры северного завоза с 2026 года планируется довести до 100% от установленных нормативов. На данный момент в инфраструктуру входит 346 объектов, включая более 20 морских портов.

Минвостокразвития России совместно с регионами и профильными ведомствами также намерено проработать меры поддержки компаний, доставляющих грузы в рамках северного завоза. В первую очередь речь идет

о субсидировании процентных ставок по кредитам и снижении административных барьеров для судоходства по внутренним водным путям (ВВП).

«Есть ряд предложений о снижении административных барьеров в части судоходства, функционирования внутренних водных путей. Предлагаем Минтрансу, Росморречфлоту совместно с нами посмотреть, где это возможно, с обеспечением, конечно, безопасности судоходства снять такие барьеры», — сказал замминистра.

Для обеспечения перевозок грузов в рамках северного завоза в России планируется создать единого морского оператора. В начале он будет работать в пилотном режиме на территории Чукотки. В будущем проект также предполагается расширить на Архангельскую, Мурманскую, Магаданскую, Сахалинскую области, Красноярский и Камчатский края, Республику Саха (Якутия).

Северный завоз — это комплекс мероприятий по регулярному снабжению жителей территорий Крайнего Севера и приравненных к ним местностей жизненно важными товарами. На сегодняшний день в северном завозе участвует 21 регион, 170 муниципальных образований и почти 3 тыс. населенных пунктов. Грузы, предназначенные для северного завоза, имеют приоритет в перевозке. Грузоперевозки по северному завозу в 2024 году составили 3,4 млн тонн.



Фото из Telegram-канала FESCO

FESCO

НОВЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ

Контейнерный парк FESCO по итогам 2024 года превысил 200 тыс. TEU.

Транспортная группа FESCO (предприятие в контуре управления госкорпорации «Росатом») приобрела 6 тыс. двадцатифутовых и 10 тыс. сорокафутовых сухих контейнеров суммарной вместимостью 26 тыс. TEU. Контейнерный парк в управлении теперь составляет более 200 тыс. TEU.

Наконец 2022 года в управлении FESCO находилось около 130 тыс. TEU. Таким образом, за два года контейнерный парк группы увеличился примерно на 55%. Количество фитинговых

платформ, которыми оперирует компания, в 2024 году достигло почти 15 тыс. единиц.

«Увеличивая контейнерный парк, мы в первую очередь обеспечиваем ритмичность и скорость работы наших экспортных и импортных сервисов. Регулярный рост парка позволяет нам хранить достаточный сток контейнеров в различных локациях, как в России, так и в других странах, что особенно важно с учетом расширения географии бизнеса FESCO. В 2025 году планируем

продолжить программу наращивания и обновления контейнерного парка группы, предварительно запланировали строительство еще 18 тыс. TEU», — заявил вице-президент по линейно-логистическому дивизиону FESCO Герман Маслов.



Фото предоставлено пресс-службой FESCO



РЕЧНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

ПРОШЕДШИЙ ГОД КАК ОРИЕНТИР

Енисейское и Ленское речные пароходства поставили цели на 2025 год.

Красноярский речной и Лесосибирский порты (дочерние общества Енисейского речного пароходства, ЕРП) полностью выполнили свои производственные планы, отработав в навигацию 2024 года более 1,78 млн тонн грузов. Грузооборот Красноярского речного порта, составил 684 тыс. тонн, что примерно соответствует уровню прошлого года, Лесосибирского — 1,1 млн тонн.

В Красноярском речном порту в течение года велись плановые и капитально-восстановительные ремонты порталной техники, приобретались современные грузозахватные приспособления. Предприятие получило тракторы с навесным оборудованием, трактор на гусеничном ходу, вилочные и фронтальные погрузчики, станочное оборудование. Прогнозируемый на 2025 год грузооборот сохранится на уровне текущего года, сообщила пресс-служба ЕРП.

В Лесосибирском порту основной объем традиционно прошел через грузовой район, где было перевалено 840 тыс. тонн, еще 220 тыс. тонн, в основном леса, переработано



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

плавкранами, 41 тыс. тонн — в нефтеналивном районе. На следующий год прогнозируются такие же показатели. На предприятии также ремонтировали перегрузочное оборудование, здания, сооружения, площадки, обновляли основные фонды.

Ленское объединенное речное пароходство (ПАО «ЛОРП») в навигацию 2024 года перевезло 1,2 млн тонн коммерческих грузов, включая 353 тыс. тонн нефтена-

ливных и 868 тыс. тонн сухих грузов.

«Несмотря на сложности этого года, предприятие выполнило план по загрузке в установленные сроки», — подчеркнул глава Якутии Айсен Николаев.

На 2025 год запланирован рост основных производственных показателей: объем перевозок увеличится на 10,7%, грузооборот — на 8,5%.

Айсен Николаев поручил правительству региона в рамках реализации инвестиционной программы «Обновление флота ПАО «ЛОРП» на период до 2030 года» и загрузки мощностей Жатайской судовой верфи, которую планируется ввести в 2025 году, предусмотреть субсидии на обновление флота.

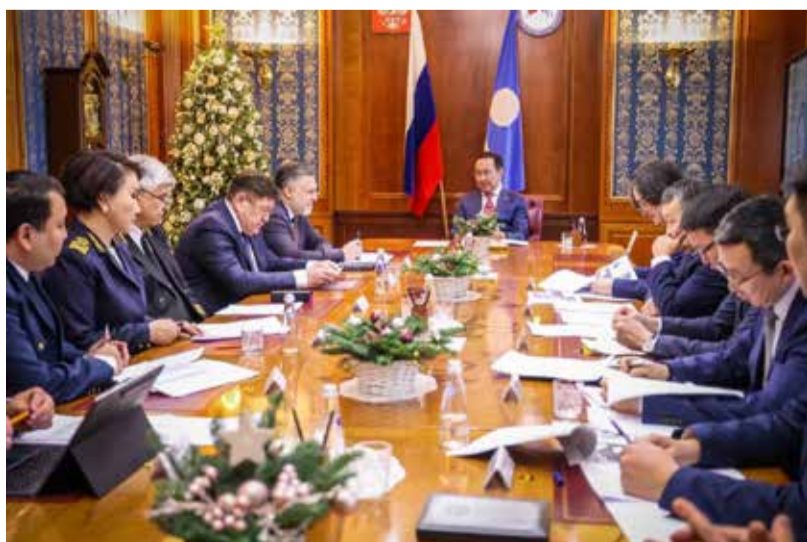


Фото из Telegram-канала Айсена Николаева

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

ОТВЕТСТВЕННЫЙ РЕЙС ИЗ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Для перевозки радиоактивного груза судно «Оборонлогистики» доукомплектовали специальным оборудованием.

«Оборонлогистика» впервые перевезла морем из Калининградской области на основную территорию России груз 7-го класса опасности. Источник ионизирующего излучения от разряженного медицинского гамма-терапевтического аппарата транспортировался в двух сверхпрочных защитных изолирующих транспортно-упаковочных комплектах (один в другом). Особое внимание было уделено размещению и креплению груза на палубе судна.

Доставка выполнена в соответствии с лицензией, выданной Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору ООО «ОБЛ-Шиппинг» (дочерняя ком-

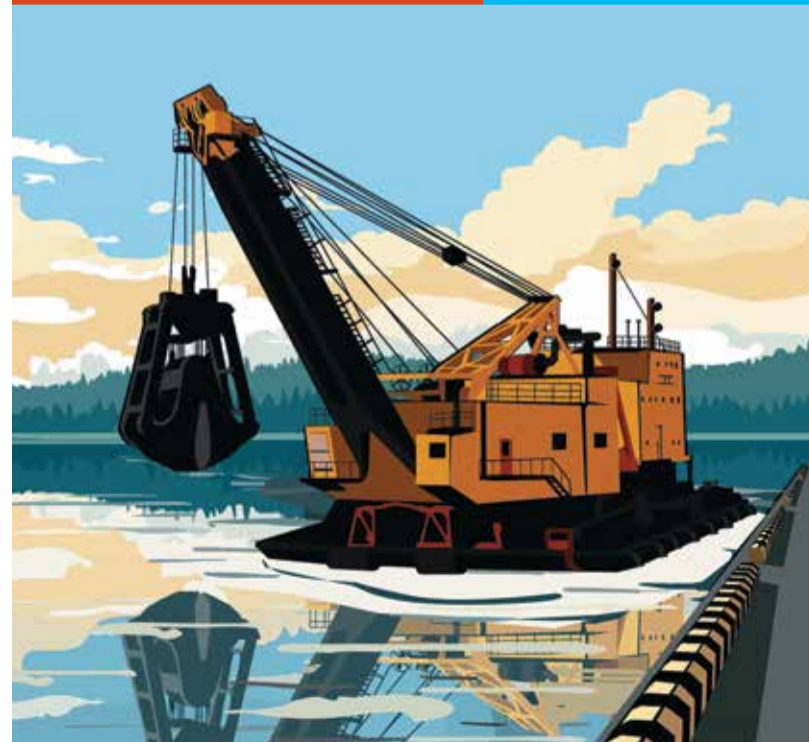
пания «Оборонлогистики»). Для перевозки судно доукомплектовали дополнительным оборудованием, члены экипажа прошли специальную подготовку, обучение и инструктаж, рассказали в компании.

Ранее Ростехнадзор выдал ООО «ОБЛ-Шиппинг» лицензию на право перевозки радиоактивных веществ на морских судах в октябре 2024 года сроком на пять лет. Таким образом, компания получила возможность перевозить на судах содержащее радионуклиды оборудование, необходимое для медицинских целей, разработки морского шельфа, ведения геологоразведки и применения в других сфе-

8 КОНГРЕСС
«ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ
СООРУЖЕНИЯ
И ДНОУГЛУБЛЕНИЕ»

20-21 ФЕВРАЛЯ 2025

МОСКВА



Media-группа «ПортНьюс»,
Тел./факс (812) 570-78-03,
snitko@portnews.ru
www.portnews.ru

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ





ЛЕДОКОЛЫ

В НАЧАЛЕ
ДЛИННОГО ПУТИ

На атомном ледоколе «Якутия» поднят государственный флаг.



Фото с сайта ОСК

На Балтийском заводе ОСК состоялась торжественная церемония поднятия государственного флага на универсальном атомном ледоколе «Якутия», построенном по заказу ФГУП «Атомфлот». В церемонии принял участие президент России Владимир Путин.

Судно стало четвертым по счету и третьим серийным, построенным на заводе по проекту 22220. От своих предшественников «Якутия» отличается тем, что на ней проведены масштабные мероприятия по импортозамещению.

Оборудование и комплектующие ледокола в сжатые сроки заменены на отечественные. Благодаря внедренным на заводе новым элементам производственной системы значительно сократилось время строительства атомохода.

«Позади — четыре с половиной года интенсивной работы большой команды судостроителей, инженеров и ученых. Работа велась в сложных условиях, вызванных пандемией и внешним давлением. Санкционные ограничения, с которыми мы столкнулись, не помешали нам обеспечить качественное и своевременное строительство заказа», — заключил первый заместитель генерального директора ОСК Андрей Бузинов.

Корпус судна изготовлен из прочной, устойчивой к коррозии стали и защищен от образования наледи и налипания льда. Ледокол может пробивать дорогу во льдах толщиной до 3 метров. Ядерная энергетическая установка «Якутии» состоит из двух водо-водяных ядерных реакторов «РИТМ-200», разработанных в России.

Тепловая мощность каждого ректора составляет 175 МВт, срок службы — 40 лет.

«Хочу поблагодарить всех, кто вместе с нами строил,

проводил пуско-наладочные работы и испытывал ледокол «Якутия». Это был тяжелый и кропотливый труд, который сделал нас профессионально сильнее. Мы продолжаем строительство серии. Балтийский завод со своим детищем не прощается, мы будем помогать Атомфлоту его эксплуатировать, обеспечивать запчастями, производить обслуживание. Также благодарю за оказанное доверие Росатом и ОСК. Балтийцы свою работу выполнят, мы достроим серию в назначенные сроки. Коллектив завода готов взяться за реализацию новых амбициозных проектов, в том числе за строительство более мощных надводных судов с ядерной энергетической установкой», — сказал генеральный директор Балтийского завода Александр Коновалов.

Закладка ледокола «Якутия» состоялась 26 мая 2020 года, спуск на воду — 22 ноября 2022 года.

Ледоколы проекта 22220 — самые большие и мощные в мире. Их главная задача — обеспечение круглогодичной навигации в западном районе Арктики. В настоящее время успешно эксплуатируются три ледокола, построенные на Балтийском заводе: «Арктика», «Сибирь» и «Урал».

Основные характеристики УАЛ «Якутия»: 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, ледопробитность — до 3 м, полное водоизмещение — 33 540 тонн, назначенный срок службы — 40 лет.

РОСМОРРЕЧФЛОТ

НОВЫЕ СУДА РОСМОРРЕЧФЛОТА

В минувшем году обновлен дноуглубительный, буксирный и другой вспомогательный флот агентства.



Фото с сайта Росморречфлота

Флот подведомственных предприятий Росморречфлота пополнился 21 судном в 2024 году, говорится в сообщении агентства. Так, было завершено строительство высокопроизводительного несамоходного земснаряда проекта FPDG3 «Николай Русанов». Головное судно серии из трех земснарядов, предназначенное для развития Волго-Каспийского морского судоходного канала, вошло в группировку дноуглубительного флота ФГУП «Росморпорт». Кроме того, введены в эксплуатацию сборщики льяльных вод «Копорье» и «Коппи» для работы в Усть-Луге и в Ванино соответственно.

Мурманский филиал Морспасслужбы принял два арктических буксира «Тиман» и «Тепсей» для работы на трассах Северного морского пути.

Всего в серию этого проекта NE025 входит пять судов. В настоящий момент два буксира находятся на переходе в порт приписки Петропавловск-Камчатский с запланированной сдачей в марте 2025 года. Еще один буксир пополнил Архангельское подразделение службы летом этого года. Строительство ведется по федеральному проекту «Северный морской путь» комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

В навигацию 2024 года новоепромерное судно проекта RDB66.62 «Горлица» приступило к работе в администрации «Амурводпуть». 7 судов данного проекта успешно обеспечивают съемочные и промерные работы в речных бассейнах страны, начиная с 2022–2023 годов.

Завершено строительство трех несамоходных земле-

сосов проекта 4395: «Тобол», «Александр Логачев», «Амурский-203». Суды пополнили дноуглубительный флот бассейновых администраций внутренних водных путей и предназначены для разработки шаландно-рефулерным способом различных видов грунтов, дноуглубления на акваториях и судоходных путях, намыва дамб.

Обстановочное судно «Путейский-37» не только завершило серию из 10 судов, но и стало 100-м судном, построенным в рамках программы «Обновление обслуживаемого флота» федерального проекта «Внутренние водные пути» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Для контроля состояния судового хода на внутренних водных путях в 2024 году завершено строительство четырех обстановочных судов проекта 3050.1А: «Казарка», «Стерх», «Чиби́с», «Кречет». В 2025 году завершится строительство 9 судов этой серии.

Кроме того, семь земснарядов различных проектов для администраций бассейнов внутренних водных путей построены по заказу ГТЛК с использованием механизма льготного лизинга.

ПРОЕКТИРОВАНИЕ

ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ И МЕДИЦИНСКИЕ
СУДА ДЛЯ АРКТИКИ

Проекты созданы на базе патрульного корабля «Иван Папанин».

Конструкторское бюро «Алмаз» Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) разработало новые проекты судов на базе реализованного Адмиралтейскими верфями ОСК патрульного корабля ледового класса Arc7 проекта 23550 «Иван Папанин». Они были впервые продемонстрированы в ходе XIV Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» имени Артура Чилингарова.

Первый проект — экспедиционное судно, способное находиться в автономном

режиме до 35 суток. Экипаж — 55 человек, пассажироместимость — 74 человека.

Второй проект — многопрофильная арктическая мобильная амбулатория (МАМА), оснащенная помещениями для проведения экстренных медицинских операций.

Проектами предусмотрены вертолетная площадка, катер и судно на воздушной подушке.

Подчеркивается, что ОСК предложила унификацию и стандартизацию проект-

ных решений, а также серийное производство на отечественной элементной базе.

Напомним, ранее на основе этой же платформы был разработан проект арктического круизного лайнера «Кунашир». Отмечалось, что если наладить серийное производство на имеющейся базе, то отправиться в путешествие в Арктику на «Кунашире» можно будет уже через 3–4 года. Полностью импортозамещенное судно готово принять на борт до 100 туристов.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ

НЕЗАМЕНИМЫЙ ПОМОЩНИК
АТОМНЫХ ЛЕДОКОЛОВ

Судно атомно-технологического обслуживания «Владимир Воробьев» придет на смену плавтехбазе «Имандра».

На Балтийском заводе Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) состоялась торжественная церемония закладки многофункционального судна атомно-технологического обслуживания (МСАТО) «Владимир Воробьев».

Многофункциональное судно проекта 22770 предназначено для обслуживания атомных энергетических установок морских судов: выгрузки отработанного ядерного топлива из реакторных установок и загрузки нового, выдержки отработавших тепловыделяющих сборок и ряда других технологических операций. Оно будет выполнять полный комплекс работ по перезарядке ядерных энергетических установок атомных ледоколов.

По словам генерального директора ОСК Андрея Пучкова, ОСК строит для Росатома широкую линейку судов для работы в Арктической зоне. Среди значимых проектов он упомянул плавучий энергоблок «Академик Ломоносов», уже обеспечивающий электроэнергией и теплом потребителей в Певеке, и серию ледоколов проекта 22220, три из которых работают на Севморпути, один гото-

вится к передаче, еще два находятся на разных этапах строительства. «Сегодня Балтийский завод ОСК приступает к реализации важнейшего проекта для обеспечения атомного ледокольного флота — строительству судна «Владимир Воробьев». Балтийцы обладают уникальным опытом и компетенциями, которые позволят им, не сбавляя темпов строительства серии атомоходов, успешно справиться с этой задачей», — сказал Андрей Пучков.

Генеральный директор Балтийского завода Александр Коновалов в свою очередь отметил, что новое судно выполнит полный комплекс работ по перезарядке ядерных энергетических установок универсальных атомных ледоколов и головного атомного ледокола «Россия».

МСАТО «Владимир Воробьев» названо в честь главного конструктора ЦКБ «Айсберг», который являлся одним из авторов возрождения отечественного атомного судостроения. Под его руководством были разработаны универсальный атомный ледокол проекта 22220 и атомный ледокол проекта 10510 «Лидер».

«В России построено и эксплуатируется достаточное количество ледоко-

лов. Необходимо обновлять базу. МСАТО «Владимир Воробьев» — это технологическое судно обеспечения, которое предназначено для перегрузки отработанного ядерного топлива и загрузки свежего. Технологический комплекс по работе с топливом — уникальная разработка Росатома, и, что особенно важно, в сложившихся экономических условиях технологический комплекс будет полностью российского производства», — сказал технический директор «Балтийского завода» Игнатий Воденников.

Контракт между Балтийским заводом и ФГУП «Атомфлот» на строительство МСАТО проекта 22770 был подписан в мае 2023 года. Финансирование его строительства предполагается по схеме: 50% за счет средств бюджета РФ, 50% за счет инвестпрограммы Росатома. Проект 22770 разработан АО ЦКБ «Айсберг». Резка металла для МСАТО проекта 22770 началась на Балтийском заводе в июле 2024 года. Сообщалось, что «Владимир Воробьев» будет введен в эксплуатацию в 2029 году и заменит плавтехбазу «Имандра» проекта 1948 (введена в эксплуатацию в 1980 году).

ЕНИСЕЙСКОЕ РЕЧНОЕ ПАРХОДСТВО



Фото предоставлено пресс-службой ЕРП

РЕМОНТ ПЕРЕД
НАВИГАЦИЕЙ

В Енисейском речном пароходстве рассказали о планах по модернизации флота на 2025 год.

Енисейское речное пароходство (ЕРП) в 2025 году собирается увеличить затраты на ремонт и модернизацию флота в 1,5 раза — до 1,677 млрд рублей.

Планы пароходства на 2025 год включают замену главных двигателей на 8 теплоходах, отопительные котлы поменяют на 9 судах, а силовые установки дизель-генераторов — на 13. Для переклассификации в морской разряд модернизируют теплоход, плавкран и баржу, еще две баржи речного класса «Р» будут переведены в класс «О» (озеро). На 2 теплоходах и 10 баржах предстоит выполнить капитально-восстановительные ремонты.

В компании отмечают рост востребованности флота, предназначенного для работы в морских прибрежных районах, в связи с реализацией проекта «Восток-Ойл» в Енисейском заливе. С целью наращивания флота морских судов ЕРП не только модифицирует имеющиеся суда, но и приобретает новые. В 2024 году флот компании пополнился 4 баржами класса «М-ПР» —

заклучительными в серии из 10 судов.

Вход судоремонтной компании 2024 года на предприятии, помимо плановых текущих и средних ремонтов судов, проведены: замена главных двигателей на 5 теплоходах, капитально-восстановительный ремонт 7 барж, модернизация с последующей переклассификацией для работы в морских условиях 3 буксиров-толкачей и 2 барж.

Пароходство планирует оснастить системами автономного электропитания с солнечными модулями все нефтеналивные несамоходные суда, имеющие экипажи. Две командные баржи, получившие такое оснащение в 2024 году, хорошо зарекомендовали себя во время эксплуатации.

Кроме того, в 2025 году ЕРП планирует заказать еще одну серию из 10 барж морского класса с поставкой первых двух из них уже в 2026 году.

А в Красноярском судоремонтном центре собираются в этом году приступить к строительству нового цеха судоремонта.



Фото «Водного транспорта»



МОСКВА



Фото из Telegram-канала дептранса Москвы

МОСКВА ПОДДЕРЖИВАЕТ
ОРГАНИЗАЦИЮ РЕЧНЫХ
ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗОК

В 2025 году в столице начнет работать третий маршрут электросудов.

Московские власти планируют потратить на организацию речных пассажирских перевозок в 2025 году почти 3,7 млрд рублей. В 2026 и 2027 годах предлагается направить на эти цели еще 3,9 и 3,8 млрд рублей соответственно. Такие данные содержатся в бюджете столицы на ближайшие три года.

Кроме того, на развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта в следующем году в столичном бюджете закладывается более 1,57 млрд рублей, в 2026-м — еще 486,3 млн рублей.

Как уточнил первый заместитель руководителя департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы Роман Латыпов, в 2025 году на Москве-реке планируется запустить третий маршрут электросудов. «Он будет продлением второго маршрута, то есть будет работать в южной части Мо-

сквы. И могу сказать, что уже заключен контракт на строительство 10 судов, которые в том числе на этом маршруте будут работать», — приводит ТАСС цитату Романа Латыпова.

Напомним, первый речной маршрут электросудов («Киевский — Сердце Столицы») был запущен на Москве-реке 20 июня 2023 года, второй («ЗИЛ — Печатники» длиной больше 9 км) открылся в конце сентября 2023 года. С открытием новых причалов «Парк Фили» и «Береговой» в июне 2024 года протяженность первого маршрута выросла почти вдвое — до более чем 12 км. В начале 2024 года мэр Москвы заявил, что количество электросудов для перевозки пассажиров на регулярных речных маршрутах к 2030 году планируется увеличить до 60, количество причалов — до 67.

В 2024 году на регулярных речных маршрутах Москвы совершено более 1,5 млн поездок.

САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ПАССАЖИРОВ СТАНОВИТСЯ БОЛЬШЕ

В Самарской области ожидают рост пассажиропотока в связи с выходом на маршруты в 2025 году новых судов.



Фото пресс-службы Минтранса Самарской области

В Самарской области в период навигации 2024 года речным транспортом было перевезено порядка 700 тыс. пассажиров. Такие данные приводит министерство транспорта и автомобильных дорог региона.

Регулярные перевозки выполнялись по девяти маршрутам из Самары и Тольятти, в том числе по трем скоростным маршрутам из Самары в населенные пункты Ширяево и Винновку.

В навигацию 2025 года ожидается рост пассажиропотока в регионе. Так, на рейсы из Самары в направлении Ширяево и Рождествено выйдут два новых малых пассажирских круизных судна (МПКС). Вместимость данных судов составляет 240 пассажиров, они имеют класс «Лед 20», что позволяет работать в межнавигационный период по битому льду.

«Приобретение новых судов позволит открыть в на-

вигацию 2025 года новый маршрут Самара (Речной вокзал) — Ширяево с сохранением существующих в 2024 году рейсов. Таким образом, между Самарой и Ширяево будет курсировать 8 пассажирских рейсов в день. Рост пассажиропотока в направлении Ширяево, в том числе за счет увеличения турпотока, составит за навигационный период 2025 года более 50 тыс. человек, а общий пассажиропоток в населенный пункт — более 170 тысяч», — рассказали в пресс-службе Минтранса Самарской области.

Отметим, что до 2027 года в регионе ожидается существенное обновление речного пассажирского транспорта. По поручению губернатора Самарской области Вячеслава Федорищева до 2027 года производителем будет поставлено еще 4 МПКС.

ЧЕБОКСАРЫ

БОЛЬШИЕ ПЕРЕМЕНЫ В ПОРТУ

Чебоксарский речной порт сможет принимать вдвое больше судов.

АО «Чебоксарский речной порт» готово реализовать в 2025–2028 годах инвестиционный проект по развитию инфраструктуры оценочной стоимостью более 4,7 млрд рублей. Проект включает удлинение пассажирской причальной стенки на 390 м — до более 800 м.

«При проектном удлинении причальной стенки пропускная способность

порта увеличится вдвое. В настоящее время порт одновременно может принять не более шести теплоходов, из-за чего 85 теплоходов не смогли причалить в Чебоксарах в текущем сезоне», — прокомментировал председатель совета директоров Чебоксарского речного порта Владимир Тимофеев, добавив, что по итогам навигации 2024 года Чебоксарский речной порт

принял 728 теплоходов и около 103 тыс. пассажиров.

Проект развития также включает строительство многофункционального комплекса зданий и сооружений «Речной Бульвар» площадью более 21 тыс. кв. м для приема и обслуживания пассажиров, прибывающих водным транспортом. Помимо этого, предполагается благоустройство прилегающих территорий.

ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА ТЕПЛОХОДАХ В КИНЕШМУ,
ЮРЬЕВЕЦ И ПЛЕС

Ивановская область приняла за сезон на 30% больше круизных судов.

Число круизных судовых ходов в Ивановской области в туристический навигационный сезон 2024 года выросло на 30% — до 473. За прошедший сезон города на Волге посетили более 100 тыс. круизных туристов.

За отчетный период Кинешма приняла 201 тепло-

ход и свыше 26 тыс. гостей. В 2023 году в Кинешму прибыло 20 тыс. туристов на 169 теплоходах.

Юрьевец принял около 12 тыс. круизных туристов, прибывших на 95 теплоходах. Это в 3 раза больше показателей 2023 года — первого после возобновления навигации.

Плес в этом сезоне посетили более 67 тыс. человек на 177 теплоходах.

Отмечается, что в 2024 году возросло число компаний, круизные лайнеры которых делают остановки в Юрьевце, Кинешме, Плесе.

Напомним, по итогам 2023 года туристический поток в регион увеличился на 11%. В течение навигационного сезона 2023 года Ивановскую область посетили 69 тыс. туристов, совершено 282 судозахода.



Фото с сайта правительства Ивановской области



ВОЛЖСКИЙ БАССЕЙН



Фото с сайта Росморречфлота

НАВИГАЦИЯ НА ВОЛГЕ
В ЦИФРАХ

Через волжские гидроузлы прошли 42 704 единицы флота

В Волжском бассейне внутренних водных путей (ВВП) за навигацию 2024 года перевезли 2,2 млн пассажиров, что на 14,2% больше, чем в прошлом году. Об этом сообщила пресс-служба Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот).

За отчетный период судходные гидротехнические сооружения (ГТС) выполнили 21 676 шлюзований, через волжские гидроузлы пропустили 42 704 единицы флота. Отмечается, что с завершением реконструкции Городецко-гидроузла будут ликвидированы «узкие места» на Волге, и пропускная способность шлюзов будет только расти.

Навигация 2024 года началась 1 апреля на Нижней Волге и составила 209 суток.

В завершившуюся навигацию администрация

Волжского бассейна задействовала 11 земснарядов и 1 плавкран «ДТ-14». Общий объем дноуглубительных работ составил почти 5 тыс. куб. м.

Общая протяженность ВВП в границах Волжского бассейна в навигацию 2024 года — свыше 9,2 тыс. км, включая порядка 4180 км водных путей, открытых для судоходства. В комплекс СГТС Волжского бассейна входит 49 гидротехнических сооружений, в том числе 15 шлюзов.

Напомним, пассажироперевозки в Волжском бассейне ВВП в навигацию 2023 года возросли на 37,9% — до 2 млн человек, грузоперевозки — на 4,7%, до 40,6 млн тонн. Было совершено 73,7 тыс. рейсов, что на 14,3% больше по сравнению с предыдущим годом.

НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ

КРУИЗНАЯ ОБЛАСТЬ

В Нижегородской области в минувшую навигацию работало более 40 круизных теплоходов и судов разного класса.

Туристско-экскурсионный поток в сегменте речного туризма в Нижегородской области в навигацию 2024 года увеличился на 22,6% по сравнению с прошлым годом и составил почти 800 тыс. человек, включая круизных туристов и тех, кто совершил речные прогулки.

По словам министра туризма и промыслов региона Сергея Яковлева, для Нижегородской области речной туризм — одно из приоритетных и перспективных направлений в отрасли, в ре-

гионе активно развивается речной пассажирский флот, открываются новые туристические направления.

«Благодаря государственной поддержке и частным инвестициям нам удастся совершенствовать туристическую инфраструктуру, в том числе создавать новые пассажирские суда. Например, в июне этого года запустили второй теплоход-колесник ПСК-180 «Аурум», — добавил он.

Нижегородская область входит в туристическую ма-



Фото с сайта правительства Нижегородской области

кротерриторию «Большая Волга», объединяющую 13 регионов — от Московской области до Астраханской. Всего здесь представлено семь круизных центров, семь круизных операторов и более 40 круизных теплоходов и судов разного класса.

ХАБАРОВСКИЙ КРАЙ

В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ХОТЯТ ЗАНЯТЬСЯ СУДОРЕМОНТОМ

Для инвесторов планируется подготовить необходимую площадку и условия.

Губернатор Хабаровского края Дмитрий Демешин поручил подготовить предложения по созданию в регионе целевых индустриальных парков для развития в них приоритетных отраслей, включая судоремонт.

«Даю поручение — подумать относительно целевых индустриальных парков. Мы уже ставили задачу, говорили, что у нас должно быть несколько индустриальных парков. К примеру, мы четко понимаем, что есть потребность судоремонта. Судостроение — это точно одна из площадок», — сказал глава региона, добавив, что в Ком-

сомольске-на-Амуре может появиться индустриальный парк, который будет обеспечивать авиастроительную отрасль.

По мнению губернатора, такие площадки должны стать точками входа инвесторов. В пример он привел индустриальный парк «Авангард» в Хабаровске, где все места заняты производственными компаниями. По словам Дмитрия Демешина, это как раз тот случай, когда инвесторы выбирают уже готовую площадку с коммуникациями и предпочтениями. Регион «должен готовить такие площадки, а не звать инвесторов

в никуда», добавил губернатор.

Напомним, осенью 2024 года Дмитрий Демешин просил оказать господдержку развитию пассажирского судостроения в регионе. Этот вопрос он обсуждал с первым вице-премьером РФ Денисом Мантуровым. Тогда заявлялось, что для обеспечения потребности в речных перевозках в Хабаровском крае и Амурской области будет разработана программа развития пассажирского судостроения, в рамках которой хабаровские предприятия смогут рассчитывать на государственную поддержку.

КАЛИНИНГРАД

ИЗ ПЕТЕРБУРГА В КАЛИНИНГРАД ЗАПУСКАЮТ ПАРОМ

«Антей» сможет выполнять до 6 круговых рейсов в месяц.

Паром «Антей» с 15 января начнет выполнять регулярные рейсы в Калининград из Санкт-Петербурга. Он будет отправляться с терминала «Морской фасад» на Васильевском острове.

На борт судно может принять как грузы, так и пассажиров. Причем не обязательно быть водителем транспортного средства. В путь можно отправиться и налегке. Каюты рассчитаны на размещение до 150 человек.

Оператор паромной линии «Трансбизнесконсалтинг» (ТБК) сообщил, что при благоприятных погодных условиях планируется шесть круговых рейсов в месяц между портом Пионерский в Калининградской области и Санкт-Петербургом. Время в пути в одну сторону составит 38–40 часов.

Также сообщается, что организация новой и регулярной паромной линии Санкт-Петербург — Пионерский позволит разгрузить терминал в порту Балтийск,

который принимает железнодорожные паромы и большие суда.

Напомним, паром «Антей» был задействован на линии Усть-Луга — Балтийск, соединяющей Ленинградскую и Калининградскую области, с мая 2024 года. В августе судно выполнило первый заход на введенный в эксплуатацию пусковой комплекс морского терминала в городе Пионерском (морской порт Калининград), а с декабря 2024 года начало регулярные заходы в Пионерский.



Фото с сайта Росморречфлота

Грузопассажирский паром «Антей» — универсальное двухпалубное судно типа RO-PAX. Вместимость фур (автомобилей) — 94 (55 ед. на верхней палубе, 44 ед. на нижней палубе). Дедвейт парома — 7811 МТ.



МОРСКОЙ АРБИТРАЖ

Об особенностях разрешения споров в условиях санкций рассказывает старший юрист Verba Legal Анастасия Симонова.

Эксперты отмечают резкий рост споров, связанных с отказом сторон морских перевозок от исполнения договора. Во многом это объясняется тем, что именно по этому сектору сильнее всего ударило санкционное регулирование. Последняя практика демонстрирует, что разрешение таких споров с использованием привычных ранее форумов может быть сопряжено с рядом сложностей.

В первую очередь, существует риск отказа в приведении решений арбитражного трибунала в исполнение.

Еще одной проблемой становится поиск независимого и беспристрастного арбитра. Специфика морских споров требует крайне тонкого понимания особенностей морской торговли, знания обычаев мореплавания, в связи с чем нередко в качестве арбитров выбирают не юристов, а профессионалов из морской индустрии. Специалистов с таким опытом крайне мало.

Назначение арбитра из страны, которая вводила санкционные ограничения против Российской Федерации, может быть не только неверным стратегическим решением, но и увеличивает риски отказа в приведении решения арбитражного трибунала в исполнение.

Развитие сотрудничества между Россией, Китаем и Индией в сфере морских перевозок, международного транзита грузов и освоения Северного морского пути требует выбора наиболее эффективного форума для разрешения споров, который будет способствовать стабильности и бесперебойному функционированию цепочек поставок между странами БРИКС.

Какие опции существуют на данный момент?

Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате РФ

Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате РФ была основана в 1930 году. Специализация не ограничивается традиционными спорами из

договоров перевозки грузов, фрахтования судов, морского страхования, спасания, столкновения между судами, рыболовецких операций, а также включает споры, вытекающие из брокерских и агентских соглашений, ремонта судов, судового менеджмента, осуществления промыслов и многообразных иных отношений, которые возникают в сфере торгового мореплавания. Регламент МАК при ТПП РФ был обновлен в 2017 году.

Китайская морская арбитражная комиссия (Chinese Maritime Arbitration Commission)

Была основана в 1959 году. Имеет два центральных офиса в Пекине и Шанхае и филиалы в городах Тяньцзинь, Чунцин, Гуанчжоу, Сямынь, Чжоушань, Хайкоу, Далянь, Циндао, арбитражный центр в Гонконге SAR, а также отделения для связи в большинстве прибрежных городов. Сторона может выбрать любой удобный офис для отправки процессуальных документов.

Стоит отметить, что рассмотрение морских споров также возможно в рамках СИЕТАС — крупнейшего арбитражного института Китая, который специализируется на международном коммерческом арбитраже, а также ad hoc (арбитраж, созданный сторонами для решения конкретного спора).

Индийский международный центр разрешения морских споров (IMDRC)

13 сентября 2024 года на 20-м заседании Совета по развитию морских государств в Гоа было объявлено о создании первого института морского арбитража в Индии по инициативе министерства портов, судоходства и водных путей (MoPSW) совместно с Индийским международным арбитражным центром (IIAC). Центр откроется в Мумбаи и будет предлагать специализированную платформу для разрешения морских споров через арбитраж и медиацию.

Стоит отметить, что индийские морские компании

будут обязаны выбирать IMDRC в обход других иностранных центров. С одной стороны, это будет хорошей опцией с точки зрения нейтральности. К примеру, если спор будет между китайской и российской компанией. С другой стороны, данный арбитражный центр будет являться новым, что часто вызывает опасения у сторон. Потребуется большое количество времени и маркетинговых усилий, чтобы арбитражный центр смог завоевать репутацию.

Понятно, что при условии равенства переговорных возможностей стороны предпочтут, чтобы форум был расположен на нейтральной территории, не в юрисдикции истца или ответчика. Именно концепция децентрализации международного коммерческого арбитража обеспечивает доверие к арбитражу среди представителей бизнес-сообщества, позволяет обеспечить прозрачность, объективность и беспристрастность процедуры разрешения спора.

В этой связи наиболее эффективным выходом становится рассмотрение морских споров в рамках механизма, разработанного РСПП совместно с другими арбитражными институтами стран БРИКС. Концепция предлагает совместную деятельность национальных арбитражных институтов в государствах-участниках БРИКС по администрированию третейского разбирательства по унифицированным правилам и единым стандартам. Возможной опцией могло бы стать создание на этой базе морской арбитражной комиссии, куда вошли бы ведущие эксперты по морскому арбитражу из стран БРИКС. Это позволит обеспечить эффективное разрешение споров и будет способствовать укреплению и дальнейшему развитию сотрудничества между государствами. Арбитры из морских арбитражных комиссий стран БРИКС смогут обмениваться опытом в юрисдикциях, где уже имели опыт, собирать

релевантную практику, создавать рабочие группы для совершенствования правового регулирования, оперативно разрешать возникающие на практике проблемы.

Именно создание своеобразной «наднациональной надстройки» способно обеспечить баланс, который позволит рассматривать такие споры в условиях независимости и беспристрастности и защитит от потенциальных злоупотреблений со стороны одной национальной юрисдикции.

Кроме этого, к преимуществам подобного режима относят:

- сокращение расходов на арбитраж (высокие арбитражные сборы, установленные в большинстве институтов, а также сложности с оплатой нередко ограничивают стороны в реализации права на защиту);
- развитие регулирования института арбитража в странах БРИКС (обращение к арбитражному институту третьего государства не дает развивать систему арбитража в государствах — участниках БРИКС; не дает возможности в полной мере задействовать



Старший юрист Verba Legal Анастасия Симонова

юристов и арбитров данного государства);

- существенное снижение геополитических и санкционных рисков;
- развитие экономики, повышение инвестиционной привлекательности экономик государств — участников БРИКС для внешних и внутренних инвесторов;
- возвращение национальных компаний в юрисдикцию государств БРИКС для разрешения споров из зарубежных институтов.

Также стоит отметить, что специфика морского арбитража однозначно требует выделения отдельной комиссии.

2 КОНФЕРЕНЦИЯ «ЛОГИСТИКА НА МОРЕ: НЕСТАНДАРТНЫЕ ПОДХОДЫ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ И ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРОЕКТОВ»

17 МАРТА 2025

МОСКВА



PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ

Медиа-группа «ПортНьюс»,
Тел./факс (812) 570-78-03,
e-mail: snitko@portnews.ru
www.portnews.ru



НАУКА

ОБЩЕЕ ВАЖНОЕ ДЕЛО

На базе астраханских верфей ОСК создан Каспийский научный центр судостроения.

Предприятие ОСК Южный центр судостроения и судоремонта (ЮЦСС) и Каспийский институт морского и речного транспорта имени генерал-адмирала Ф. М. Апраксина (КИМРТ) подписали соглашение о создании «Каспийского научного центра». Стороны в партнерстве займутся разработкой совместных программ, направленных на подготовку высококвалифицированных специалистов в области судостроения.

Подписи под документом поставили директор КИМРТ Ольга Карташова и глава Южного центра Сергей Карачков.

В учебный план вуза внесут изменения, которые позволят организовать те-

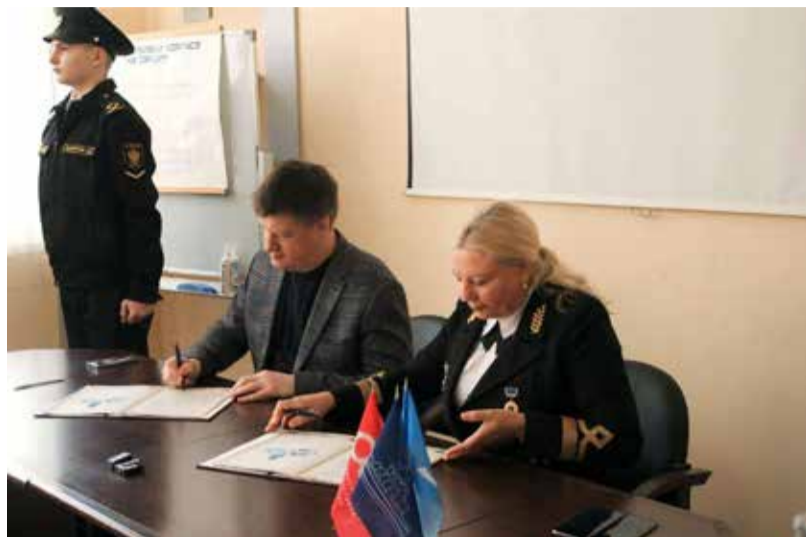


Фото из Telegram-канала ЮЦСС

оретические и практические занятия на территории судостроительного завода с привлечением специалистов ЮЦСС. Студенты смогут получить практический опыт и углубленные знания о современных технологиях в судостроении. «Каспий-

ский научный центр судостроения и судоремонта» также планирует проводить совместные прикладные научные исследования в области инновационных технологий.

«Создание «Каспийского научного центра судостроения и судоремонта» является важным шагом к развитию судостроительной отрасли в регионе, обеспечивающим необходимую связь между наукой и производством. В будущем центр станет не только площадкой для практического обучения, но и важным исследовательским центром, который будет способствовать внедрению инновационных технологий в современное производство», — добавляется в сообщении вуза.



Фото из Telegram-канала ЮЦСС

РС

СДЕЛАНО В РОССИИ

РС выполнил первую заявку на подтверждение российского производства продукции судостроения.

Российский морской регистр судоходства (РС, Регистр) впервые оказал услугу по освидетельствованию промышленной продукции судостроения на соответствие требованиям по-

становления правительства РФ № 719 «О подтверждении производства российской промышленной продукции» (ПП 719). Первая заявка по освидетельствованию судовых дверей класса В-15

выполнена по обращению НПК Морсвязьавтоматика.

В Реестре российской продукции Государственной информационной системы промышленности (ГИСП) Минпромторга на основании выданного акта сделана соответствующая запись.

Напомним, данную услугу Регистр запустил в начале ноября 2024 года. Ее главная цель — подтвердить изготовление продукции на территории России. Процесс освидетельствования включает проведение выездной проверки производства предприятия и проверку отчетной документации.



Рис. с сайта РС

КАДРЫ

ФЛОТ БУДУЩЕГО ЖДЕТ СВОИХ СТРОИТЕЛЕЙ

Подготовку кадров для российского судостроения необходимо увеличить вдвое.

Строительство новых судов и обновление флота — одна из важнейших задач страны на ближайшее время. Модернизация верфей и возведение новых потребуют и большего числа специалистов. Между тем проблема в кадрах достаточно велика.

На XIV Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее» были озвучены следующие цифры — российские вузы выпускают в 2 раза меньше инженеров, чем требуется отечественному судостроению. Об этом сообщил директор Передовой инженерной школы СПбГМТУ «Судостроение Индустрии 4.0» Олег Тимофеев.

По его информации, сейчас в Российской Федерации 14 вузов готовят специалистов по 26 направлениям в области техники и технологий водного транспорта. «На бакалавриат 14 вузов набирают примерно 4 тысячи студентов и выпускают около 3 тысяч специалистов. При этом потребность отрасли в инженерных кадрах, в том числе с учетом Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) с 10% текучкой кадров, примерно 7–8 тысяч в год. То есть вся Россия выпускает примерно в два раза меньше специалистов, чем необходимо», — охарактеризовал ситуацию Олег Тимофеев.

В самой ОСК тоже не раз обращали внимание на необходимость расширять кадровый потенциал. По словам генерального директора ОСК Андрея Пучкова, предприятиям Объединенной судостроительной корпорации требуется около 2 тыс. выпускников образовательных учреждений каждый год, из которых 1,5 тыс. — выпускники колледжей, 500 — выпускники с высшим образованием. При этом ежегодная потребность предприятий ОСК в среднем оценивается в 6,5 тыс. человек.

Корпорация налаживает сотрудничество с профильными колледжами, технику-

мами и вузами. Так, недавно было подписано соглашение с Санкт-Петербургским колледжем судостроения и прикладных технологий. Учебное заведение совместно с предприятиями ОСК Петербурга и Северодвинска согласовали большой комплекс совместных мероприятий, рассчитанных до 2030 года. Также с Санкт-Петербургским государственным морским техническим университетом была запущена интегрированная система подготовки кадров в рамках проекта «Завод-ВТУЗ».

Важность и значимость для отрасли кадрового вопроса постоянно отмечают и в Морской коллегии.

«Для эффективной работы судостроительных предприятий необходимо не только ликвидировать текущий кадровый дефицит, но и активно готовить молодых специалистов», — сказал помощник президента РФ Николай Патрушев на первом заседании обновленной Морской коллегии. Здесь, по его мнению, ключевую роль должна играть централизованная система подготовки кадров, базирующаяся на потребностях предприятий — потенциальных работодателей, а также учитывающая возможности профильных образовательных организаций. Одновременно необходимо стимулировать целевое обучение востребованных специалистов в рамках государственного плана подготовки кадров со средним профессиональным и высшим образованием.

В целом по оценкам Минпромторга России, на период до 2034 года необходимо подготовить более 80 тыс. специалистов.



Фото из Telegram-канала ОСК



КАДРЫ

ДЛЯ ПОЛЯРНЫХ ШИРОТ

Макаровка может усилить подготовку кадров для судоходства в полярных водах.

Необходимость осуществлять расширенную подготовку по судоходству в полярных водах, в том числе на трассах Севморпути (СМП) отметил во время визита в Государственный университет морского и речного флота имени С. О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) помощник президента, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев.

В ходе обсуждения этого и других вопросов с ректо-

ром университета Сергеем Барышниковым Николай Патрушев обратил внимание на значительный дефицит квалифицированных кадров в сфере морской деятельности. Он отметил, что необходимо увеличивать число научных и педагогических кадров, развивать лабораторию, учебно-тренажерную и методическую базу образовательных организаций, готовящих специалистов для этой сферы, внедрять в образовательный

процесс инновационные технологии. Во время беседы подчеркивалась важность повышения компетенций для работы в арктических и антарктических морях.

В Макаровке Николай Патрушев ознакомился с процессом обучения моряков для работы на специальных типах судов: нефтяных танкерах, танкерах-химовозах, газовозах, пассажирских судах. Кроме того, проинспектирована работа современных тренажерных комплексов вуза: это ледовый навигационный тренажерный комплекс, тренажер навигационного мостика атомного ледокола, тренажер подготовки операторов систем динамического позиционирования и тренажер подготовки персонала по управлению морскими автономными надводными судами.



Фото с сайта Росморречфлота

СОТРУДНИЧЕСТВО

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПОВЕСТКА

Совет по международной деятельности ГУМРФ определил векторы развития вуза на 2025 год.

За минувший год ГУМРФ значительно укрепил свои позиции на международной арене, присоединившись к консорциуму «Российско-Африканский сетевой университет» (РАФУ), а также к Российско-Азиатскому консорциуму арктических исследований (РАКАИ). Университет стал организатором международной летней школы «Молодые кадры Арктики». Представители вуза приняли участие в более чем 60 мероприятиях международного характера: форумах, конгрессах, семинарах.

«В 2025 году мы продолжим искать новые пути реализации возможностей нашего университета по международным направлениям. В особом фокусе внимания будет осуществление проектной работы и поиск грантовой поддержки», — отметила

начальник отдела международного сотрудничества вуза Юлия Заостровская.

Расширяются возможности и для обучения: в 2025 году Министерство образования РФ увеличит количество бюджетных мест для иностранных студентов в вузах, подведомственных Федеральному агентству морского и речного транспорта.

«Мы активно ведем работу с представителями Россотрудничества в разных странах, запустили лендинг-страницу об университете на английском языке, планируем участие в образовательных выставках за рубежом», — рассказал директор центра образовательных услуг для иностранных обучающихся Пахом Беляков.

Председатель совета по международной деятельности ГУМРФ — проректор по

работе с филиалами и международной деятельности Елена Смягликова сообщила, что одной из приоритетных задач университета станет увеличение экспорта образовательных услуг на международной арене в рамках подготовки иностранных специалистов для конкретных стран и регионов, в первую очередь стран СНГ, Африки и Азии. Планируются разработка совместных образовательных программ и развитие сетевого взаимодействия с вузами Китая, установление партнерских связей с вузами Индии в рамках подготовки кадров для Северного морского пути. Важным будет укрепление позиций ГУМРФ в консорциумах РАФУ и РАКАИ посредством активного участия в международных проектах и конференциях.

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО

АВТОНОМНОЕ СУДОХОДСТВО: ЗА И ПРОТИВ

Моряки и курсанты РУТ и ГУМРФ приняли участие в исследовании, посвященном автономному судоходству.



Фото с сайта ГУМРФ

Государственный университет морского и речного флота имени С. О. Макарова (ГУМРФ, Макаровка) совместно с Российским университетом транспорта (РУТ) по поручению Минтранса РФ провели исследование отношения моряков к внедрению технологий автономного судоходства.

Анкетирование проводилось среди прошедших ознакомление с современными технологиями автономного судоходства и тренажерами а- и е-навигации. Участие в исследовании приняли проходившие повышение квалификации моряки и курсанты старших курсов РУТ и Макаровки. Всего обработано более 500 анкет.

Отмечается, что большинство опрошенных поддерживают внедрение автономного судоходства. Среди моряков это 61%, среди курсантов — 76%. Свою позицию они объяснили неотвратимостью развития технологий. То, что внедрение автономных технологий повысит безопасность мореплавания, указали 25% моряков и 38% курсантов. О снижении расходов на эксплуатацию судна упомянули 8% моряков и 19% курсантов. Большинство из тех, кто не поддерживает внедрение автономных технологий, основной причиной указали снижение безопасности по причине

возможных кибератак (37% и 57%), и около трети указали на нерациональное расходование денег на эти технологии (29% и 33%). При этом 10% моряков и 5% курсантов не поддерживают внедрение автономного судоходства, боясь потерять свою профессию.

Оценка респондентами риска для профессиональной карьеры вследствие внедрения технологий автономного судоходства показала, что около 89% моряков и 87% курсантов ожидают, что морские профессии останутся востребованными в будущем. При этом 62% моряков и 53% курсантов считают, что функции моряков будут существенно трансформированы. Около 9% моряков и 5% курсантов полагают, что морские профессии станут не востребованы в будущем.

Большинство опрошенных не ожидает значительного снижения аварийности судов и повышения экономической эффективности морской отрасли на современном этапе внедрения технологий автономного судоходства из-за высокой стоимости и несовершенства технологий и оборудования.

Напомним, РУТ и ГУМРФ первыми в России получили право на подготовку специалистов по эксплуатации МАНС от Росморречфлота в рамках работ по реализации дорожной карты федерального проекта «Автономное судоходство». В вузах ведется подготовка членов экипажей морских автономных надводных судов и членов внешних экипажей центров дистанционного управления.



Рис. предоставлен пресс-службой ГУМРФ