



ВОДНЫЙ

№9

15
сентября
2023

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.

ТРАНСПОРТ

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

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



РАСШИРИТЬ ЛОГИСТИКУ И ОТКРЫВАТЬ НОВЫЕ КОРИДОРЫ
СТР. 2



РАЗВЯЗАТЬ ГОРДИЕВ УЗЕЛ
СТР. 2



ПЯТЬ МИЛЬ ДО ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ»
СТР. 3



ПОСТАВИЛИ К СТЕНКЕ ПРИЧАЛЬНОЙ
СТР. 5



ПЛОТОКАРАВАНАМИ ПО ЕНИСЕЮ
СТР. 8



В ПУТЕШЕСТВИЕ НА КОНТЕЙНЕРОВОЗЕ
СТР. 11



Фото Павла Беднякова, РИА «Новости». Источник: сайт Кремля

АРКТИЧЕСКОЙ ДЕРЖАВЕ — МОЩНЫЙ ФЛОТ

Президент России Владимир Путин принял участие в церемонии именнаяречения двух арктических танкеров на суперверфи «Звезда».

Президент России Владимир Путин в ходе поездки в Приморский край посетил судостроительный комплекс «Звезда», где принял участие в торжественной церемонии именнаяречения двух судов — арктического танкера-газовоза «Алексей Косыгин» и танкера-челнока «Валентин Пикуль».

«Нефтяной танкер будет носить имя нашего писателя, любимого многими, — Валентина Саввича Пикуля, чётворчество во многом посвящено отечественной исто-

рии, нашему флоту, защитникам наших дальневосточных рубежей. А танкер-газовоз назван в честь государственного деятеля, председателя Совета Министров СССР Алексея Николаевича Косыгина, человека, который внес огромный вклад в развитие Дальнего Востока, всей нашей страны, экономики, ее ключевых отраслей, проявил себя талантливым организатором в годы Великой Отечественной войны», — сказал президент.

В рамках визита на крупнейший в России судостроительный

комплекс президент ознакомился с ходом строительства двух ледокольных танкеров-газовозов сжиженного природного газа высокого ледового класса Arc7, формирование корпусов которых в настоящее время ведется в сухом доке. Главе государства продемонстрировали готовящийся к ходовым испытаниям танкер типа «Афрамекс» «Восточный Проспект».

«Развитие такого флота имеет огромное значение для нашей страны — арктической державы, востребовано для реализации нашей долгосрочной стратегии по освоению Арктики, для обеспечения надежных перевозок на Северном морском пути, на глобальных транспортных, логистических маршрутах, для укрепления энергобезопасности нашей страны, да и всего мира», — подчеркнул в ходе визита Владимир Путин.

Танкер-челнок «Валентин Пикуль», построенный по заказу «Роснефтефлота», предназначен для перевозки нефти и способен самостоятельно осуществлять навигацию без ледокольного сопро-

вождения в акваториях северных морей. Судно оборудовано носовым погрузочным устройством для приема нефти непосредственно со стационарного морского ледостойкого причала.

Танкеры-газовозы ледового класса Arc7 способны работать в суровых климатических условиях и преодолевать лед толщиной 2 м. В движение судно приводят три винторулевые колонки, производство которых локализовано в Большом Камне на предприятии ВРК «Сапфир». На протяжении долгих лет суда такого типа заказывались исключительно за рубежом. Их строительство — один из наиболее технологически сложных процессов в мировом судостроении.

«Валентин Пикуль» и «Алексей Косыгин» стали очередными судами, построенными на ССК «Звезда». Всего на верфи спущено на воду 12 судов, переданы заказчикам 4 танкера типа «Афрамекс» общим дедвейтом 450 тыс. тонн, строятся еще 23 судна, всего в портфеле заказов — более 50 судов общим дедвейтом более 3 млн тонн.



Фото Владимира Смирнова, РИА «Новости». Источник: сайт Кремля

ГТЛК

НА БЛИЖАЙШУЮ «ПЯТИЛЕТКУ»

ГТЛК получила из ФНБ 21,237 млрд рублей на обновление водного флота.

АО «Государственная транспортная лизинговая компания» получило первый транш из Фонда национального благосостояния на реализацию инвестиционного проекта по обновлению гражданского водного транспорта России в объеме 21,237 млрд рублей. За счет этих средств ГТЛК в 2023 году проавансирует производство новых судов на отечественных верфях.

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

Напомним, в начале 2023 года Правительство Российской Федерации утвердило 4 разработанных ГТЛК инвестиционных проекта с использованием средств ФНБ в сегментах городского пассажирского, водного и воздушного транспорта.

Инвестпроект по обновлению флота предусматривает строительство 260 судов в ближайшую «пятилетку» — 119 грузовых, 73 пассажирских, 10 рыбопромысловых, 27 судов дноуглубительного флота, 1 плавдока, 5 крупнотоннажных и 5 буксирных судов, 20 барж. Ключевые условия — «нулевой» аванс, льготная ставка от 2,93% до 7,6%, в зависимости от типа судна, срок лизинга — до 25 лет. Общий объем инвестиций в инвестпроект — 231 млрд рублей, из которых 136 млрд рублей составят средства ФНБ, 10 млрд рублей — средства федерального бюджета и 85 млрд рублей — заемное финансирование.

Реализация инвестпроекта будет способствовать увеличению объема перевозок водным транспортом, развитию компетенций в сфере судостроения, а также достижению высокой степени технологической независимости транспортного комплекса страны.

ФТС

РАЗВОРОТ НА ВОСТОК

ФТС России фиксирует разворот во внешней торговле.

Грузооборот со странами Азии за 7 месяцев 2023 года, по информации Федеральной таможенной службы России, составил 420 млн тонн стоимостью \$275 млрд. Рост по грузообороту составил 45% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, по стоимости — 22%.

Доля азиатских стран в общем торговом обороте составляет 76% по грузообороту и 68% — по стоимости. «Достигнутые показатели — результат колоссальной работы государства, контролирующих органов, бизнеса и логистических компаний», — отмечают в ФТС.

Выступая на сессии «Логистика будущего: инфраструктура как исходная точка евразийской интеграции» на Восточном экономическом форуме, врио руководителя ФТС России Руслан Давыдов отметил, что в части совершения таможенных операций по обработке грузов 78% приходится на морской и трубопроводный транспорт, 18–20% занимает железная дорога, 2% приходится на автомобильный транспорт.

«Чтобы развивалась экономика, нужен импорт. Но как раз импорт везется в контейнерах. Сегодня уже 765 тыс. контейнеров перемещено на Дальний Восток, рост примерно на 30% по сравнению с прошлым годом. И эти грузы надо вывозить», — отметил Руслан Давыдов.

ВЭФ-2023

РАСШИРЯТЬ ЛОГИСТИКУ И ОТКРЫВАТЬ НОВЫЕ КОРИДОРЫ

Владимир Путин призвал расширять действующие логистические маршруты и открывать новые коридоры грузоперевозок.

Для поддержки деловых инициатив и в целом для экономики Арктики и Дальнего Востока важны транспортные проекты: нужно расширять действующие логистические маршруты и открывать новые коридоры перевозки грузов. Об этом заявил президент России Владимир Путин в ходе пленарного заседания Восточного экономического форума, передал корреспондент «Водного транспорта».

Глава государства особо отметил развитие Северного морского пути. «В ближайшие годы грузопоток этого глобального транспортного коридора будет только расти, что требует опережающего строительства современного ледокольного флота, модернизации арктических портов и их инфраструктуры», — сказал он.

К 2030 году Россия намерена удвоить общую мощность морских портов Арктического бассейна. Если в прошлом году она составила 123 млн тонн, то к концу десятилетия должна выйти на уровень 252 млн тонн, в том числе за счет строительства новых терминалов,

расширения железнодорожных подходов. К 2027 году планируется удвоить мощности порта Мурманск — с нынешних 56 млн до 110 млн тонн в год, сообщил Владимир Путин.

Говоря о развитии железной дороги и Восточного полигона, он подтвердил, что модернизация БАМа и Транссиба будет продолжена. «Темпы здесь нужно, безусловно, наращивать, в том числе с помощью механизмов концессии, привлечения частного капитала для строительства мостов, тоннелей и путепроводов», — сказал президент.

Он напомнил, что по инициативе частных инвесторов в России прокладывается Тихоокеанская железная дорога, возводится новый порт на побережье Охотского моря.

Ранее сообщалось, что в Хабаровском крае реализуется проект строительства частной Тихоокеанской железной дороги (инвестор — «Элси»), к сегодняшнему дню построено 200 км пути. Общая протяженность железной дороги составит более 500 км (с разветвлениями — более 600 км). Также



Фото с сайта Росконгресса

строится морской терминал мощностью 30 млн тонн в год, первый балкер на нем планируется принять в 2024 году.

«Наши крупные компании строят сейчас новый морской порт на Таймыре, модернизируют железнодорожную магистраль Пангоды — Надым на Ямале. Таких примеров много, когда бизнес вкладывается, что называется, вдолгую: в логистические, транспортные, энергетические проекты,

в строительство железных дорог и автомобильных трасс, морских терминалов и аэропортов. Я прошу правительство, коллег в регионах активно опираться на этот ресурс, чтобы и государственные, и частные вложения давали синергетический эффект для обновления инфраструктуры, социальной сферы, пространственного развития регионов и страны в целом», — резюмировал глава государства.

ОСК



Фото с сайта Росконгресса

Банк ВТБ, оценивая финансовое состояние ОСК, выявил большие ежегодные убытки при ежегодном значительном заимствовании. «Явно, что компания работала как финансовая пирамида последние 10 лет. Они, в общем-то, убыточными были каждый год. Они накапливали, брали деньги займы, поэтому на каком-то этапе надо будет разрубить этот узел», — заявил на брифинге в рамках Восточного экономического форума президент — председатель правления банка ВТБ, председатель совета директоров ОСК Андрей Костин.

Он напомнил, что на финансовый аудит ОСК предусмотрено полгода, поэтому в настоящее время он может говорить лишь о предварительных результатах. «Дело в том, что там нет нормальной отчетности. Ее теперь нужно проверять по каждому проекту. Мы сейчас стали проверять по отдельным позициям, оказывается, что убытки там в 2 раза больше, чем заявлены были», — сказал Андрей Костин.

По словам Андрея Костина, на первом этапе обсуждается помощь со стороны государ-

РАЗВЯЗАТЬ ГОРДИЕВ УЗЕЛ

Выявленные в ОСК убытки могут вдвое превысить заявляемые ранее.

ства. «А дальше уже мы готовы взять ответственность за новое финансирование, за то, чтобы выправить экономику, чтобы проекты строились только на рыночных условиях», — подчеркнул предсвдир ОСК.

Первоочередными шагами нового руководства в отношении ОСК Андрей Костин видит: «Аудит — раз. Докапитализация — два. Замена системы управления — три». В дальнейшем — модернизация производства, внедрение новых технологий. «И постепенно выработка в ближайшие год — полтора необходимых проектов по модернизации производства, определения, где модернизация будет проводиться, какие предприятия надо модернизировать, что нужно делать, с кем мы это будем делать, с тем, чтобы через два года условно начать уже внедрять новые технологии, может, строить даже новые верфи», — подытожил спикер.

Менеджмент компании будет перестраиваться коренным образом. «Сегодня компания представляет по большому счету набор отдельных верфей, которые сами заключают контракты. Такого больше не будет. Мы будем передавать функцию заказчика (в головной офис. —

Прим. ред.), контракты будут подписываться через головной офис, а верфи будут производственными площадками», — рассказал Андрей Костин.

Говоря о кадровых изменениях в ОСК, Андрей Костин признал, что готовится обновление штата сотрудников: «Если меняется система, то, наверное, требуются и люди, подходящие под новые функции, поэтому будут изменения». После завершения финансового аудита новое руководство ОСК примет работу каждого предприятия, оценит ее итоги и, исходя из этого, примет решение по руководству каждого предприятия.

Что касается собственно производства, ОСК ожидает серьезная модернизация. Нужно сконцентрироваться на строительстве только крупными сериями, считает Андрей Костин. В этом, по его мнению, один из путей снижения убытков гражданского сегмента ОСК: «Нельзя делать каждому заказчику индивидуальный заказ... Серия в два-три судна всегда убыточная, серия от пяти и выше может быть прибыльной и должна быть прибыльной. Нужно производить определенный тип судна и его дальше уже маркировать и продавать».

Новое руководство ОСК намерено сокращать издержки и повышать эффективность работы гражданских верфей ОСК. «В Китае, нам говорят, 30% стоимости судов доплачивает государство, поэтому, конечно, у них продукт более конкурентный. Но мы на мировую арену сейчас и не замахиваемся, а с учетом нынешней ситуации спрос на российское производство внутри страны и без того большой — и сухогрузы, и танкеры, ниша есть. И много заказов на туристические, речные суда. Просто нужно иметь технологии и правильно построить ценовую модель», — отметил Андрей Костин.

Как сообщил «Водный транспорт» ранее, бывший генеральный директор ОСК Алексей Рахманов также неоднократно говорил о серийности в судостроении. В частности, он поддерживал предложение о переходе на типовую проектную документацию для повышения серийности строительства рыбопромысловых судов.

Госпакет акций Объединенной судостроительной корпорации передан ВТБ в доверительное управление сроком на 5 лет. Президент РФ Владимир Путин сообщил об этом 10 августа 2023 года.

«СОВКОМФЛОТ»

ДИНАМИКА ПОЗИТИВНАЯ
ДОНКЕРМАНАМ И ФИТТЕРАМ

Чистая прибыль «Совкомфлота» за первое полугодие 2023 года составила почти полмиллиарда долларов.

ПАО «Совкомфлот» опубликовало обобщенную консолидированную промежуточную сокращенную финансовую отчетность за первое полугодие и второй квартал 2023 г. В сообщении отмечается, что по результатам первого полугодия 2023 г. компания продемонстрировала позитивную динамику финансовых показателей, что было обусловлено как сохранением положительной конъюнктуры танкерного рынка, так и устойчивой работой портфеля долгосрочных контрактов. Общий объем выручки компании в тайм-чартерном эквиваленте и показатель EBITDA за шесть месяцев 2023 г. составили \$1080 млн и \$867 млн соответственно, маржа по EBITDA превысила 80%. Свободный денежный поток за шесть месяцев 2023 года составил \$686 млн, в том числе чистые денежные средства, полученные от операционной деятельности компании, в размере \$810 млн.

Индустриальные сегменты бизнеса (транспортировка сжиженного газа и обслуживание шельфовых проектов челночными танкерами ледового класса и ледокольными судами снабжения) продолжили обеспечивать стабильный и предсказуемый денежный поток за счет наличия долгосрочных контрактов.

Доходы от танкерных сегментов бизнеса (транспортировка сырой нефти и нефтепродуктов) поддерживаются благоприятной рыночной конъюнктурой на фоне возросшего спроса на танкерный тоннаж с учетом изменения географии международной торговли нефтью и нефтепродуктами. Несмотря на наличие сезонного снижения фрахтовых ставок в летний период, компания считает, что фундаментальные рыночные основы, в т. ч. ограниченный рост мирового танкерного флота ввиду небольшого числа заказов на строительство новых судов, позволяют говорить о высокой вероятности устойчивости в среднесрочной перспективе фрахтовых ставок на уровне выше исторически средних.

Для снижения зависимости доходов от рисков волатильности танкерного рынка компания проводит работу по увеличению объема долгосрочного гарантированного денежного потока за счет заключения новых тайм-чартерных соглашений в танкерном сегменте бизнеса. Общий объем законтрактованной выручки Группы СКФ на период до конца 2025 г. составляет \$3 млрд, из которых на вторую половину 2023 г. приходится \$0,7 млрд.

Компания продолжает планомерно снижать долговую нагрузку и оптимизировать график погашения имеющейся кредитной задолженности. В отчетном периоде Группа

СКФ успешно завершила размещение облигаций на сумму 2,6 млрд юаней, поступление от которых использовала для погашения замещающих облигаций 30-2023. С учетом высокого уровня запаса собственной ликвидности чистый долг компании составил \$0,5 млрд. Соотношение чистого долга к показателю EBITDA по состоянию на 30 июня 2023 года снизилось до 0,4х.

Доходы компании номинированы в долларах США, что в отчетном периоде поддерживало рост рублевого эквивалента консолидированной прибыли по МСФО, который на скорректированной основе составил 42,7 млрд рублей, или 18 рублей на акцию.



Фото «Совкомфлота»

Сентября 2023 года ПАО «Совкомфлот» вновь повысило уровень оплаты труда рядовых моряков. Как сообщает Российский профессиональный союз моряков со ссылкой на ООО «СКФ ТМ» (крюинговое подразделение «Совкомфлота»), увеличение зарплат коснется донкерманов, фиттеров, боцманов, поваров, мотористов и матросов и составит от 4 до 12%. Следующее повышение оплаты труда моряков СКФ запланировано на январь 2024 года.

Год назад в СКФ поднимали зарплаты плавсоставу: тогда рост составил от 2 до 6% для офицеров и от 8 до 13% для рядовых специалистов. Одновременно компания увеличила расходы на питание экипажей судов и сократила сроки контрактов до четырех месяцев для всех должностей. Кроме того, работодатель полностью компенсирует морякам стоимость прохождения медкомиссии, премирует за результативность работы, реализует корпоративные пенсионные программы для всех флотских специалистов.

Как отмечает РПСМ, все это делается для сохранения уникального кадрового потенциала группы компаний СКФ. Сегодня ее трудовой коллектив — это более 6 тыс. квалифицированных моряков. Несмотря на введенные в 2022 году западные санкции, компания продолжает удерживать планку лидера среди отечественных морских перевозчиков энергоносителей и планомерно пополняет свой флот судами, построенными на российских верфях, на которых формируются полностью российские экипажи.

«Каждое рабочее место — это высокий уровень безопасности, стабильное трудоустройство, достойная заработная плата, соответствующая правилам международной морской отрасли, и возможность карьерного роста на современном флоте», — говорится в сообщении РПСМ.

РОСМОРПОРТ

ПЯТЬ МИЛЬ ДО ТЕРМИНАЛА «УТРЕННИЙ»

В акватории морского порта Сабетта выполнили уникальную операцию по транспортировке основания первой технологической линии «Арктик СПГ 2».

Лоцманами Архангельского филиала ФГУП «Росморпорт» Дмитрием Соловьевым и Вадимом Зориным успешно выполнена лоцманская проводка основания гравитационного типа первой технологической линии (ОГТ ТЛ) завода «Арктик СПГ 2».

Лоцманская проводка осуществлялась на участке № 2 акватории морского порта Сабетта от буя «Утренний № 1» до места постановки ОГТ ТЛ на якоря в соответствии с проектным положением. Маршрут лоцманской проводки составил 5 морских миль.

Во время лоцманской проводки объекта была организована постоянная связь лоцманов филиала с шестью многофункциональными и восемью портовыми буксирами ордера, штабом операции, который располагался на одном из буксиров, и непосредственно с ОГТ ТЛ.

По результатам 15-часовой операции ОГТ ТЛ было успешно спозиционировано и установлено на якоря для последующей балластировки, заводки и крепления береговых тросов и постановки на грунт в проектное положение на причальной набережной морского терминала «Утренний».

Для прогнозирования возможных сценариев и отработки слаженности лоцманы Архангельского филиала предварительно прошли специальную подготовку по компьютерному моделированию на базе Крыловского государственного научного центра.

Для проведения транспортировочной операции в Обской губе пришлось также менее чем за месяц провести дноуглубительные работы. В кратчайшие сроки осуществили подготовку и мобилизацию дноуглубительного флота в составе трех судов. В недельный срок были выполнены работы по съемке рельефа дна. В результате

к моменту начала транспортировки ОГТ-1 по Морскому каналу отметки дна были приведены к проектным значениям до -15,1 м.

«Общий объем дноуглубительных работ на Морском канале в 2023 году составил свыше 1,8 млн кубометров донного грунта», — сообщил заместитель директора Дирекции Северного морского пути госкорпорации «Росатом» Максим Кулинка.

Для установки в терминале «Утренний» проекта «Арктик СПГ 2» в акватории Обской губы Карского моря ОГТ-1 в течение месяца буксировалось по Северному морскому пути. 20 июля 2023 года в поселке Белокаменка Мурманской области в Центре строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС) ООО «НОВАТЭК-Мурманск» состоялась торжественная церемония отправки ОГТ-1, в которой принял участие президент России Владимир Путин.



Фото с сайта Росморпорта



Фото с сайта ФГУП «Гидрографическое предприятие»

ПЕРВЫЙ НА БАЛТИКЕ

В порту Высоцк открыли глубоководный зерновой терминал.

Торжественное открытие глубоководного зернового терминала «Порт Высоцкий» состоялось в морском порту Высоцк Ленинградской области с участием руководителей порта и представителей региональной и федеральной власти. Проектная мощность терминала — 4 млн тонн зерновых в год. Объем инвестиций составил 5,85 млрд рублей.

Это первый подобный терминал в Ленинградской области и на Северо-Западе России. Управляет им стивидорная компания «Порт Высоцкий». Терминал рассчитан на перевалку на экспорт основных видов зерновых культур — пшеницы, ячменя, кукурузы и соответствует международным стандартам качества. Здесь применяется технология без использования цепных конвейеров и норий (ковшевых элеваторов).

В процессе перевалки задействованы только ленточные конвейеры производительностью 1200 тонн/час. Они обеспечивают высокую стабильность работы, максимально сохраняя качество продукции. В инфраструктуру терминала входят также два причала общей длиной 550 м, оснащенные двумя судопогрузочными машинами, 15 силосов для накопления и хранения общим объемом до 240 тыс. тонн, а также станция разгрузки вагонов.

Глубина акватории порта составляет 12,7 м. Это позволяет принимать под погрузку суда типа Rapanaх дедвейтом до 80 тыс. тонн. Собственная и подъездная железнодорожная инфраструктура рассчитана на прием полноценных маршрутов вместимостью 68 вагонов-хопперов.

«Нам удалось в короткие сроки поменять номенклатуру переваливаемых грузов с угля на зерновые. Решение по перепрофилированию порта было очень непростым, но, как показало время, абсолютно правильным и своевременным. В последние несколько лет производство зерна в центральной части России, Поволжье и Сибири стабильно растет. Мы рассчитываем, что с запуском специализированных терминалов на российской Балтике объем перевалки на Северо-Западе страны увеличится до 7 млн тонн зерновых ежегодно», — рассказал председатель совета директоров ООО «Порт Высоцкий» Олег Филатов.

«Порт Высоцкий» существует более 20 лет. До недавнего времени он специализировался на перевалке энергетического угля на экспорт в страны Европы и АТР. Максимальная мощность портом была достигнута в 2018 году, составив порядка 8 млн тонн угля. В условиях изменяющейся конъюнктуры рынка и новых требований к экологии в 2020 году порт приступил к реализации проекта по диверсификации грузовой базы с полным отказом от перевалки угля. В основе решения — создание специализированных мощностей по перевалке грузов агропромышленного комплекса



Фото «Водного транспорта»

в составе сельскохозяйственного кластера.

Первым этапом в реконструкции порта стало строительство зернового терминала, который ввели в эксплуатацию в 2023 году. С момента запуска работы по прямому варианту через терминал на экспорт отправили 229 тыс. тонн сельхозпродукции в Тунис, Турцию и КНР. С учетом запуска силосного парка и создания возможностей по накоплению крупных судовых партий порт рассчитывает перевалить до конца 2023 года около 1 млн тонн грузов.

По словам губернатора Ленинградской области Александра Дрозденко, объем инвестиций в регион продолжает расти: «При

этом не каждый инвестор примет решение переориентироваться по ходу, здесь поступили очень грамотно и качественно».

Полномочный представитель президента России в Северо-Западном федеральном округе Александр Гуцан отметил, что запуск зернового терминала на Балтике позволит снять нагрузку со специализированных портов в Азово-Черноморском бассейне.

Следующим этапом развития «Порта Высоцкий» станет строительство терминала по перевалке насыпных пищевых грузов — шрота, жома свекловичного, масличных и зернобобовых культур. Сейчас по новому терминалу идут предпроектные работы.

Наталья Курицына

ООО «Порт Высоцкий» — стивидорная компания, образованная в 2004 году. Компания оказывает все виды стивидорных услуг, портовой буксировки и организации хранения сыпучих грузов в морском порту Высоцк.



Фото пресс-службы ООО «Порт Высоцкий»

Viva consult

7 958 197 75 03
info@vivaconsult.ru
www.river.shipru.ru

Речные перевозки России 2023

г. Волгоград
1-2 ноября

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ МЕРОПРИЯТИЯ

Транспорт России

ЮРИДИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР МЕРОПРИЯТИЯ

Remedy

ПАРТНЕР ДЕЛОВОЙ ПРОГРАММЫ

A

PortNews

МОРБАЗА

РЖД ПАРТНЕР

SeaNews

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

LOGIRUS

ЛОГИСТИКА

РОССИЙСКОЕ СУДОCTBO

@VIVACONSULTRU

ПОДПИСКА на печатные издания Медиа-группы «ПортНьюс» в 2023 г.



Журнал «Гидротехника»
Независимое научно-методическое и информационно-аналитическое издание, в котором обсуждаются самые актуальные проблемы и достижения гидротехники.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 6600
- Годовая подписка на печатную и электронную версии журнала (4 номера) — 8800
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 4400



Журнал «ПортНьюс»
Единственное в России специализированное издание, посвященное рынку портовых сервисных услуг, с подробным анализом сегмента бункеровки судов.

- Годовая подписка на печатную версию журнала (4 номера) — 9000
- Годовая подписка на электронную версию журнала (4 номера) — 5000



Дайджест «Бункерный рынок. Цены»
Специализированное электронное издание, посвященное рынку бункерных услуг, содержит актуальную информацию о ценах на судовое топливо в портах России, аналитику, новости рынка.

- Два выпуска в неделю в электронном формате, 8 выпусков в месяц — 16 000

Стоимость подписки на печатные версии включает стоимость доставки «Почтой России».

PortNews
НА ИНФОРМАЦИОННОЙ ВОЛНЕ!

ЗАЯВКИ НА ПОДПИСКУ ПРИНИМАЮТСЯ

В УДОБНОЙ ДЛЯ ВАС ФОРМЕ:

- по факсу: (812) 570-78-02, 570-78-03
- e-mail: ek@portnews.ru

• через форму подписки на сайте www.portnews.ru





КРУИЗНИК

НА ДОСТРОЙКУ — В ЗОЛОТОЙ ЗАТОН

Ходовые испытания круизного лайнера «Петр Великий» продлятся до декабря.

Технологическая операция по перегону пассажирского круизного судна проекта PV300VD «Петр Великий» с акватории судостроительного завода «Лотос» на АСПО состоялась в конце августа. Круизный лайнер прошел по Волге и пришвартовался в Золотом затоне надстроечной набережной завода АСПО.

«Основная строительная фаза завершена на верфи «Лотос». Судно готово к ходовым испытаниям. Проверка судовых систем будет проходить в несколько этапов и продлится до декабря этого года. Лайнер на полном ходу. Все пусконаладочные работы завершены. С точки зрения логистических операций, нахождения складов с мебелью и экономических показателей АСПО более удобная площадка для достройки и испытания судна», — прокомментировал генеральный директор Южного центра Анатолий Мишанов.

Концепт PV300VD спроектирован как «плавающая гостиница» с устройством полноценных балконов/террас, носовым обзорным салоном, «солнечной» палубой из двух частей (на крыше рубки с ветроотбойником и на тентовой палубе со сдвижным закрытием от непогоды, бассейном и баром). Компонировка круизного пассажирского судна рассчитана на 310 пассажиров, которые путешествуют в 155 комфортабельных каютах различных классов.

В конце 2021 года теплоход совершил заводской технологический выход для проведения пуско-наладочных работ пропульсивного комплекса и испытаний систем теплохода. Специалисты



Фото из Telegram-канала ОСК

предприятия протестировали работу винторулевого комплекса круизного лайнера, испытали якорно-швартовые механизмы.

Как сообщил «Водный транспорт» ранее, в марте 2022 года готовность круизного лайнера «Петр Великий» составляла 90%. Судно планировали передать заказчику до конца 2022 года.

Строительство головного круизного пассажирского четырехпалубного судна проекта PV300VD «Петр Великий» началось на астраханском судостроительном заводе «Лотос» в августе 2016 года по заказу Московского речного пароходства (оператор — Мостурфлот). «Петр Великий» может быть использован для маршрутов

не только по Волге, но и по трем морям — Каспийскому, Азовскому и Черному. Лайнер будет соответствовать пятизвездочному отелю.

В мае 2019 года судно спустили на воду для достройки, оснащения и внутренней отделки помещений, осенью 2021 года специалисты завода совершили технологический запуск судна в фарватере реки Волги.

Проект круизного теплохода PV300VD разработан «Морским инженерным бюро — Дизайн СПб» по заказу Федерального агентства морского и речного транспорта России. Стоимость лайнера по контракту составляет около 4,17 млрд рублей.

Основные характеристики проекта: длина максимальная — 141,15 м; ширина расчетная — 16,82 м; высота борта — 5,5 м; осадка — 3,2 м; автономность — 10 сут.; число ярусов надстройки — 4; численность экипажа и обслуживающего персонала — 90 чел.; скорость — 22,5 км/ч.

БУКСИРЫ

ПОСТАВИЛИ К СТЕНКЕ ПРИЧАЛЬНОЙ

Окская судовой верфь до конца года построит серию из пяти судов проекта NE025.

На класс Российского морского регистра судоходства завершается строительство буксирно-спасательных судов ледового класса проекта NE025. В общей сложности под техническим наблюдением РС по данному проекту строится пять единиц флота. Строительство ведется по заказу Морской спасательной службы в рамках плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. Завершить серию предполагается до конца 2023 года.

Суда предназначены для буксировки несамоходных плавучих сооружений, заводки и подъема якорей, патрулирования акватории. Они также способны обеспечивать работы дноуглубительного флота и гидротехнические работы, осуществлять доставку и развертывание средств ЛАРН, оказывать помощь в тушении пожаров. В летне-осеннее время суда способны самостоятельно преодолевать арктические разреженные однолетние льды толщиной до 80 см, в зимне-весенний период — тол-

щиной до 60 см. В более легких ледовых условиях замерзающих неарктических морей суда могут эксплуатироваться круглогодично.

Символ класса: KM Arc4 (hull; machinery) R1 AUT3 FF3WS Tug.

Как сообщил «Водный транспорт», в декабре 2021 года на Окской судовой верфи состоялась закладка пяти морских буксиров-спасателей проекта NE025 для Морспасслужбы. В декабре 2022 года был спущен на воду головной буксир серии — «Тиман». В апреле, июне и июле 2023 года осуществлен спуск судов «Тепсей», «Печак» и «Узон», 31 августа — последнего судна серии «Фавор».

Два морских буксира будут приписаны к порту Мурманск, два —

к порту Петропавловск-Камчатский. Буксир «Фавор» будет зарегистрирован в порту Архангельск.

Достройка всех пяти судов осуществляется у причальной стенки завода.

Проект NE025 разработан АО «Нордик Инжиниринг».



Фото АО «Окская судовой верфь»

Основные характеристики буксира-спасателя: длина — 29,6 м; ширина — 9,5 м; высота борта — 3,3 м; осадка — 2,4 м; мощность главных двигателей — 2 × 746 кВт, экипаж — 8 человек. Тип судна — однопалубное, со средним расположением машинного отделения, с двухвальной дизельной энергетической установкой, с носовым расположением двухъярусной надстройки и открытой рабочей палубой в кормовой части.

ЛЕДОКОЛЫ

СРЕДСТВА ПОСТУПАЮТ
РАНЬШЕ

Авансирование строительства третьего и четвертого атомных ледоколов проекта 22220 увеличено с 40 до 70%.

Правительство разрешило увеличить размеры авансирования строительства двух атомных ледоколов. Размер авансирования работ по строительству третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220 может быть увеличен с 40 до 70%. Постановление об этом подписал председатель правительства Михаил Мишустин.

Документ определяет, что заказчик, в роли которого выступает госкорпорация «Росатом», и исполнитель договора по строительству ледоколов компания «Балтийский завод» вправе увеличить размер авансирования по

взаимной договоренности. Увеличение авансирования позволит ускорить изготовление и поставку дорогостоящего оборудования с длительным производственным циклом.

Строительство третьего и четвертого атомных ледоколов проекта 22220 началось в 2020 году. Длина каждого из них составит 173,3 м, ширина — 34 м, водоизмещение — 33,5 тыс. тонн. Ледоколы смогут пробивать лед толщиной до 2,8 м. Предполагается, что создание третьего серийного судна завершится в конце 2024 года, а четвертого — в конце 2026 года. Их суммарная стоимость составит более 100 млрд рублей.



Фото с сайта Росатомфлота

ПРОКЛАДЫВАТЬ ПУТИ

На Севморпути для обеспечения круглогодичной навигации потребуется 21 ледокол.

Северный морской путь к 2035 году будет обслуживать 21 ледокол. Об этом, как передал корреспондент «Российского судоходства», в ходе Восточного экономического форума сообщила директор по развитию бизнеса корпорации «Росатом» Екатерина Ляхова. По ее словам, эта группировка обеспечит непрерывное круглогодичное судоходство по СМП.

Напомним, три новых атомных ледокола проекта 22220 — «Ар-

ктика», «Сибирь», «Урал» — уже эксплуатируются. Четвертый и пятый — «Якутия» и «Чукотка» — находятся в стадии строительства.

Также заложен атомный ледокол «Россия» мощностью 120 МВт, рассматривается возможность строительства дополнительного ледокола этого проекта. Кроме того, рассматривается возможность строительства четырех неатомных ледоколов для работы на СМП.

КРОЯТ СТАЛЬ ДЛЯ «КАМЧАТКИ»

Балтзавод приступил к резке металла для пятого атомного ледокола проекта 22220.

АО «Балтийский завод» начал резку металла для пятого серийного универсального атомного ледокола проекта 22220. Раскрой специализированной стали для корпуса будущего атомного ледокола производится на станках плазменной резки в корпусообработывающем цехе. К началу строительства судна предприятие приступило в присутствии представителей заказчика — ФГУП «Атомфлот» — и Российского морского регистра судоходства. Пятый серийный атомный ледокол станет шестым в линейке

атомных ледоколов данного проекта, построенных на Балтийском заводе.

«Продолжение строительства серии гарантирует стабильное развитие Балтийского завода, обеспечив предприятие заказами до 2030 года. Это даст возможность провести модернизацию производства и увеличить число рабочих мест, что важно для завода и экономики региона, особенно в настоящее время», — заявил генеральный директор Балтийского завода Юрий Гордиенков.

Основные характеристики атомных ледоколов проекта 22220: длина — 174 м; ширина — 34 м; осадка — 10,5 м / 9,3 м; мощность — 60 МВт (на валах); водоизмещение — 33,54 тыс. тонн; расчетный срок службы — 40 лет; численность экипажа — 53 человека.

МАРШРУТЫ

В ТЕСТОВОМ
РЕЖИМЕ

В Санкт-Петербурге заработал новый водный маршрут для пассажиров.



Фото комитета по транспорту Санкт-Петербурга

В Санкт-Петербурге для пассажиров заработал новый водный маршрут, который проходит от Эрмитажа до Синопской набережной и от Синопской набережной до Речного вокзала. Перевозки пассажиров осуществляются скоростными судами на подводных крыльях «Метеор». До конца навигации маршрут будет работать в тестовом режиме. В случае его востребованности в 2024 году в пассажирскую линию будут включены еще 5 городских причалов, а количество рейсов увеличится.

«Сегодня в Петербурге действует 19 городских причалов общего пользования, и я надеюсь, что их востребованность у судовладельцев будет расти, а подобного рода пассажирские перевозки водным транспортом будут только развиваться», — отметил председатель комитета по транспорту Валентин Енокаев.

НОВИНКИ И КЛАССИКА

В Петербурге востребованность водных прогулок выросла на 10%.



Фото с сайта комитета по развитию туризма Петербурга

Представители компаний, занимающихся водными перевозками в Санкт-Петербурге, констатируют 10-процентный рост спроса на водные прогулки по рекам и каналам, по сравнению с прошлым годом. Это связано как с увеличением общего турпотока, так и с новинками в сфере водных прогулок.

Запуск прямых рейсов на скоростных пассажирских катамаранах проекта «Котлин» и экскурсионно-прогулочных «Соммерс» — главная водная новинка этого туристического сезона. Быстроходные суда позволяют увеличить количество рейсов туда и обратно до десяти в день.

Этим летом запущены рейсы по новым туристско-транспортным

маршрутам от причала «Крестовский остров», расположенного на набережной Мартынова. Два из них впервые соединили между собой Крестовский и Васильевский острова.

В число самых популярных водных прогулок из года в год входят ночные, включающие разводку мостов. В этом сезоне особенно востребованными также оказались поездки в крепость Орешек. В мае-июне 2023 года число пассажиров на этом маршруте выросло на 71%, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

По данным отечественного сервиса бронирования, популярность Петербурга не снизится и в первом месяце осени. Согласно сделанным на сентябрь резер-

вированиям, Санкт-Петербург возглавил рейтинг популярности среди туристических городов, расположенных на больших реках. Интерес путешественников к нему оказался больше, чем к таким центрам речного туризма, как Казань, Нижний Новгород, Волгоград.

Развитие туристической отрасли в Санкт-Петербурге реализуется в соответствии с поручениями президента России Владимира Путина и в рамках национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства», который предполагает к 2030 году рост внутренних поездок по России до 140 млн, а также обеспечение экономического роста в стране за счет мультипликативности туротрасли.

КАК «ФОРТ ПЕТР I»
СТАЛ ВТОРЫМ

Скоростной катамаран «Форт Петр I» вышел на пассажирскую линию между Санкт-Петербургом и Кронштадтом.

Второе судно проекта 04580 «Котлин» — катамаран «Форт Петр I» — вышло для работы на пассажирской линии между Санкт-Петербургом и причалом в музейно-историческом парке «Остров фортов» (Кронштадт). Скоростной катамаран вмещает до 156 человек и подходит для пассажиров с ограниченными возможностями.

«Опыт активной эксплуатации катамарана «Форт Кроншлот» оправдывает наши ожидания. Каждый день судно совершает до 10 рейсов. С учетом открытия Музея военно-морской славы в парке «Остров фортов» интерес туристов к Кронштадту значительно увеличился, поэтому благодаря слаженной работе по строительству нового флота для Санкт-Петербурга мы усиливаем данное направление еще одной единицей», — рассказал генеральный директор судоходной компании «Нева Тревел» Юрий Набатов.

«Форт Петр I» — второе судно серии из шести скоростных пассажирских катамаранов проекта 04580 «Котлин». Напомним, что в июле на регулярную линию вышел первый скоростной катамаран данного проекта «Форт Кроншлот».

t.me/mwship
 vk.com/morwenna

Районы работы: Внутренние водные пути РФ, Северный морской путь, Белое, Карское, Баренцево, Печорское, Каспийское, Балтийское, Черное, Азовское, Средиземное моря, Индийский океан

www.mwship.ru

- Перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов •
- Буксировки • Баржи • Транспортно-буксирные суда •
- Технический менеджмент •

Перевозки всех типов негабаритных и инертных грузов:

<ul style="list-style-type: none"> • промышленное оборудование • нефтяное оборудование • части буровых платформ • лопасти ветрогенераторов 	<ul style="list-style-type: none"> • модули строящихся заводов • трубопункт, габионы • щебень • другие негабаритные конструкции
--	---

MORWENNA

Shipping Company



ЭЛЕКТРОСУДОХОДСТВО

В ПЕЧАТНИКАХ — ШЕСТОЙ

В Москве на втором маршруте электросудов установили шестой причал.

На втором регулярном речном маршруте в Москве появилась еще одна остановка для водного транспорта. Причал «Печатники» на юго-востоке города стал шестым на маршруте.

«Второй регулярный речной маршрут «ЗИЛ» — «Печатники» протяженностью 9 км планируем открыть до конца 2023 года. В соответствии с поручением мэра Москвы Сергея Собянина сейчас мы готовим необходимую

инфраструктуру. В районе парка «Печатники» разместили 16-метровый плавучий причал, который вмещает до 80 пассажиров. Специалисты занимаются установкой понтонов, финальной отделкой и пуско-наладочными работами. Поэтапно мы будем добавлять новые остановки», — добавил Максим Ликсутов.

Как сообщал «Водный транспорт», ранее причалы были установлены на остановках: «Южный речной вокзал», «ЗИЛ» на набережной

режной Марка Шагала, «Автозаводской мост» на Новоданиловской набережной, «Кленовый бульвар» на Нагатинской набережной, «Нагатинский затон» со стороны Корабельной улицы. Все детали причалов изготовлены из высокопрочной стали, которая надежно защищает от внешних повреждений и перепадов температуры.

Изначально сообщалось, что второй маршрут будет проходить от Печатников до Автозаводского моста, однако затем его продлили до ЗИЛа. Как отмечают в дептрансе Москвы, по прогнозам этот конечный пункт будет востребован пассажирами, так как в этом районе активно строится коммерческая и жилая недвижимость, в перспективе он станет крупным центром притяжения.

Как сообщалось ранее, 20 июня 2023 года электросуда приступили к регулярным пассажирским перевозкам по Москве-реке. Девять экологических судов курсируют между причалами «Киевский» и «Сердце Столицы» — по первому заработавшему речному маршруту.



Фото дептранса Москвы

ЗАВТРА БОЛЬШЕ,
ЧЕМ СЕГОДНЯ

Востребованность электросудов в Москве каждую неделю повышается на 4%.

Ежедневно на электросудах в столице совершается более 2,5 тыс. поездок. Пассажиропоток электросудов, по информации дептранса Москвы, каждую неделю растет примерно на 4%.

Заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов сообщил, что с запуска первого регулярного маршрута за день поездки совершают тысячи пассажиров. Самое большое количество поездок зафиксировано 4 августа — почти 2,7 тыс.

«С каждой неделей количество пассажиров растет примерно на 4%, в среднем более чем на 550 человек. Это доказывает востребованность речных городских маршрутов. По поручению мэра Москвы Сергея Собянина мы продолжим развивать речной транспорт. По мере готовности инфраструктуры мы продлим трассу первого маршрута до парка «Фили», а также запустим второй регулярный маршрут «ЗИЛ — Печатники», — рассказал Максим Ликсутов.

САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ —
«КИЕВСКИЙ»

В Москве на единственном пока маршруте электросудов за два месяца совершено 3,5 тыс. рейсов.

Первый регулярный маршрут электросудов по Москве-реке открыли 20 июня 2023 года, за это время пассажиры совершили более 135 тыс. поездок, выполнено 3,5 тыс. рейсов и пройдено электросудами свыше 25 тыс. км.

Как рассказал заместитель мэра Москвы по вопросам транспорта Максим Ликсутов, интерес москвичей к регулярному речному электротранспорту только растет. Как и раньше, самой популярной точкой отправления остается причал «Киевский»: около 54 тыс. поездок начиналось именно там, это 40% от общего количества отправок. Как правило, число пассажиров на первом регулярном речном маршруте растет в пятницу и выходные.

«По мере готовности инфраструктуры мы будем поэтапно добавлять новые остановки на первом регулярном речном маршруте. Кроме того, до конца года планируем запустить второй маршрут», — рассказал Максим Ликсутов.

ВОКЗАЛЫ



Фото из Telegram-канала дептранса Москвы

ТАМ ПРОВОЖАЮТ
ТЕПЛОХОДЫ

С Северного и Южного вокзалов Москвы в поездки по круизным маршрутам отправились более 200 тыс. пассажиров.

С начала навигационного сезона 2023 года причалы Южного и Северного речных вокзалов Москвы приняли и отправили более 1,2 тыс. теплоходов. Поездки по круизным маршрутам совершили более 200 тыс. пассажиров.

По словам руководителя дептранса Москвы Максима Ликсутова, самыми популярными направлениями в этом году стали Санкт-Петербург, Казань, Нижний Новгород и Мышкин.

«Круизные маршруты набирают популярность — из столицы суда идут до 30 городов России. Всего с начала навигационного сезона причалы Южного и Северного речных вокзалов приняли и отправили более 1200 теплоходов. На борту уже побывали более 200 тыс. пассажиров», — добавил он.

Ранее заявлялось, что в этом сезоне причалы Северного и обновленного Южного речного вокзала примут и отправят больше 2 тыс. теплоходов.

ЧТОБ НЕ ПРОХОДИЛИ МИМО

В Рыбинске планируют восстановить пассажирскую инфраструктуру.

В Рыбинске планируют восстановить речной вокзал-дебаркадер, сообщил заместитель главы города по городскому хозяйству Иван Дубино на заседании совета по туризму.

Он отметил, что решать этот вопрос планируют в 2024 году, рассчитывая на поддержку областного правительства. Также поставлена задача проработать строительство еще одного причала, но для маломерных судов. Кроме того, рассматривается возможность расчистки старого при-

чала на левом берегу. Это позволит привлекать в город гораздо больше водных туристов, в настоящее время из-за перегруженности причальной стенки теплоходы проходят мимо Рыбинска.

«Планируем завершить благоустройство Стрелки. После строительства берегоукрепления Рыбинск получит набережную протяженностью более пяти километров. Все это положительно скажется на инфраструктуре сферы туризма», — рассказал замглавы Рыбинска по городскому хозяйству.

ИВАНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

УДАЧНЫЙ СЕЗОН

В Кинешму, Плесе и Юрьевце в навигацию совершено 282 судозахода теплоходов.

Кинешму, Плесе и Юрьевце на теплоходах с начала навигационного сезона 2023 года посетили 69 тыс. туристов, совершено 282 судозахода. Навигационный туристический сезон продлится до октября.

Навигация в Юрьевце в 2023 году была открыта после длительного перерыва. С июля в этот город совершено 28 судозаходов пассажирских теплоходов, до начала октября планируется принять еще 13. За истекший период на берег сошли 3,8 тыс. туристов.

Кинешма, которая на карту круизного туризма после долгого

перерыва вернулась в 2018 году, в этом году приняла 154 судозахода теплоходов с 18 тыс. человек. Ожидается, что навигация нынешнего года здесь станет рекордной по количеству швартовок и числу судоходных компаний, которые выразили желание сотрудничать с городом. Кинешемскому берегу, как ожидается, пришвартовятся более 180 теплоходов.

В Плес теплоходы заходили 100 раз, на берег сошло около 47 тыс. туристов.

В осенний период в Кинешме и Плесе примут еще около 70 судозаходов теплоходов.

ЯРОСЛАВСКАЯ ОБЛАСТЬ

В ТУТАЕВЕ, УГЛИЧЕ И ПОШЕХОНЬЕ

В Ярославской области в 2024 году построят четыре универсальных причала.

В Ярославской области начали строительство новых причалов. О развитии водной инфраструктуры журналистам рассказал глава региона Михаил Евраев. По его словам, к следующему сезону навигации планируется строительство четырех причалов. Они появятся в Тутаеве, Угличе, Брейтове, Пошехонье.

Причалы будут универсальными, но, в отличие от причала в Толге, смогут принимать не только теплоходы, но и маломерные и круизные суда. В этом году первый такой причал появился у Толгского мо-

настыря. Его открытие состоялось в конце августа.

«У нас будет появляться водная инфраструктура, и мы параллельно ведем переговоры с компаниями, которые занимаются перевозками, с тем чтобы они ак-

тивно выходили на туристические маршруты. У нас их может быть огромное количество. Волга — это серьезная артерия, которую мы должны использовать. Это наше серьезное преимущество как региона», — сказал Михаил Евраев.



Фото с сайта правительства Ярославской области

АСТРАХАНСКАЯ ОБЛАСТЬ



Фото с сайта Росморречфлота

ОЗДОРОВИТЬ ВОЛГУ

В Астраханской области планируют расчистить 190 км водных русел.

В Астраханской области до конца 2024 года планируется провести расчистку водных русел общей протяженностью более 190 км. Работа ведется в рамках федерального проекта «Оздоровление Волги», входящего в нацпроект «Экология». С 2025 года стартует новая федеральная программа с мероприятиями по дноуглублению и расчистке водных трактов. Астраханская область направила в Росводресурсы перечень водных объектов, где необходимо в первоочередном порядке проводить расчистку. В него в том числе вошли реки Прямая и Кривая Болда, Старая Волга, Кизань, Царев. Такие данные огласил руководитель региональной службы природопользования и охраны окружающей среды Румиль Юнусов.

Под руководством председателя правительства Астраханской области Олега Князева состоялось совещание, на котором обсуждалась проблема изменений в хозяйственной деятельности в связи с понижающимся уровнем Каспияского моря. В 2023 году уровень Каспия приближается к отметке минус 29 м. Обмеление водных трактов, текущих к морю, отражается на количестве рыбных

запасов в Волге и дельте, усложняет водоснабжение населенных пунктов и сельскохозяйственных угодий.

Как сообщил начальник службы дноуглубления Астраханского филиала ФГУП «Росморпорт» Иван Арчаков, ведомство ежегодно проводит дноуглубительные работы на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК). Ранее объем этих работ составлял 1,5–2 млн куб. м в год. Однако в последние пять лет наблюдается увеличение изъятия грунта. В 2022 году со дна канала подняли 5 млн куб. м земли и ила. На 2023 год в регионе запланировано изъятие 9,5 млн куб. м грунта. Основной объем работ приходится на морскую часть в районе 130–180 км ВКМСК.

Филиал «Росморпорта» проводит постоянный мониторинг глубин. За два последних года из-за понижения уровня Каспийского моря глубина Волго-Каспийского канала также уменьшилась более чем на 80 см.

Сейчас на канале идет строительство защитных сооружений. Главная цель — закрыть ВКМСК от поступления наносов грунта и предотвратить обмеление.

ЗАПОРЖСКАЯ ОБЛАСТЬ

ВЫЙТИ НА ГЛУБИНУ

В развитие инфраструктуры порта Бердянск привлекут частные инвестиции.

Власти Запорожской области готовы привлечь частные инвестиции для модернизации инфраструктуры порта Бердянск. Такое заявление, как сообщает РИА Новости Крым, сделал исполняющий обязанности министра экономического развития региона Юрий Гуськов.

По его словам, сейчас запущены все основные мощности, которые в порту были. «Перед нами стоит вопрос модернизации и наращивания грузооборота. К данному вопросу мы готовы подключать частный капитал. Эту инфраструктуру реально поднимать за счет привлеченного финансирования при абсолютном госрегулировании этого процесса», — сказал Юрий Гуськов, добавив, что регион намерен согласовать с федеральными органами власти механизмы привлечения частных инвесторов, после чего специалисты приступят к детальной выработке планов и дорожных карт.

«Порт достался нам в плачевном состоянии, предстоит большая работа, но перспективы есть, и люди, которые готовы этим заниматься, тоже есть», — добавил он.

Бердянский морской порт расположен в северо-восточной части Бердянского залива. Включает внешний рейд, внутренний рейд (гавань Бердянск) и подходной канал шириной 90 м, глубиной 8,55 м и проходной осадкой 7,9 м. Количество грузовых причалов — 9, длина грузового причального фронта — 1,8 км. Грузооборот Бердянского порта в 2020 году составил 2,15 млн тонн, в январе-октябре 2021 года — 1,52 млн тонн.

В ближайшие 10 лет грузооборот Бердянского морского порта планируется увеличить до 3,5 млн тонн в год. Также изучается возможность увеличения глубин акватории порта для приема судов с большей осадкой. Сейчас Бердянский порт является мелководным и принимает суда грузоподъемностью до 10 тыс. тонн.

КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

ПЛОТОКАРАВАНАМИ ПО ЕНИСЕЮ

Последний в навигацию плотокараван ЕРП доставил в Дудинку 25 тыс. куб. м круглого леса.

Енисейское речное пароходство в навигацию 2023 года перевезло порядка 76 тыс. куб. м леса в плотках, что на 20% больше, чем в прошлом году.

Третий, заключительный в эту навигацию плотокараван круглого леса благополучно прибыл в Дудинку. Лесоплот объемом 25 тыс. куб. м вышел из устья Ангары. Его ширина достигала 70 м, длина — 800 м, средняя осадка — 1,2 м. Скорость плота на протяжении маршру-

та менялась в зависимости от скорости течения Енисея: от 8–9 км/ч на выходе из Стрелки до 3–3,5 км/ч на участке от Игарки до Дудинки.

Для транспортировки древесины были задействованы теплоходы Енисейского речного пароходства «Механик Руденко», «РТ-694», «Абан», «Кононово», «Ангара-61» и «Ангара-63». Спуск состава через Осиновскую систему осуществлялся в сопровождении капитана-наставника

службы безопасности судоходства Енисейского речного пароходства.

«Транспортировка леса в плотках требует от экипажей большого мастерства и максимальной внимательности к постоянно меняющейся обстановке. Благодаря большому опыту и высокому профессионализму речники успешно справились с задачей», — подчеркнул исполнительный директор Енисейского речного пароходства Евгений Грудинов.



Фото предоставлено пресс-службой ООО «Норникель-ЕРП»

ПЕРМСКИЙ КРАЙ

ЗАЧАСТИЛИ КРУИЗНИКИ

В Пермь стали заходить круизники премиум-сегмента и класса люкс.

В Пермь в 2023 году причалили 34 круизных теплохода, большинство из них посетило город неоднократно. В их числе теплоходы премиум-сегмента «Санкт-Петербург», «Александр Пушкин», «Лев Толстой», «Нижний Новгород», «Принцесса Анабелла», «Сергей Есенин». Также в Перми побывали теплоходы других классов: «Виссарион Белинский», «Иван Бунин», «Александр Невский», «Георгий Жуков», «Александр Радищев», «Сергей Дягилев», «Лунная соната».

Кроме того, в этом году Пермь посетил теплоход «Мустай Карим» — один из самых современных и речных теплоходов России

класса люкс, соответствующий уровню пятизвездочного отеля. Он заходил в Пермь два раза — в мае и июле.

При подведении предварительных итогов круизного 2023 года отмечены иногородние туроператоры, совершившие судозаходы в город в год его 300-летнего юбилея. Так, в этом году 12 круизных туроператоров со всей России включили в расписание стоянку в Перми. Среди них — «ВодоходЪ», «Донинтурфлот», «Московское речное пароходство», «Академфлот», «Созвездие», «Волгасервис», «Лазурит» и другие.

Отмечается, что Пермь становится популярным речным на-

правлением и занимает достойное место в линейке предложений ведущих круизных операторов России. В настоящее время активно ведутся продажи путевок на навигацию 2024 года с судозаходами в Пермь. Например, туристы из Самары, Москвы, Казани, Нижнего Новгорода совершат круизы на теплоходах «Тихий Дон», «Принцесса Анабелла», «Иван Бунин», «Мстислав Ростропович», «Семен Буденный», «Кронштадт». Как и в навигации 2023 года, четырехпалубный теплоход «Виссарион Белинский» будет совершать регулярные круизы из Перми.

Навигация 2023 года продлится до 12 октября.

МАРИЙ ЭЛ

БУДЕТ ИНФРАСТРУКТУРА — БУДУТ ТУРИСТЫ

В Козьмодемьянске готовятся к притоку туристов.

В Козьмодемьянске (Марий Эл) завершается строительство причала стоимостью более 295 млн рублей. Ввод сооружения в эксплуатацию даст ощутимый толчок развитию города: с вводом объекта перспективный пассажирооборот составит более 200 человек в сутки.

До этого капитальных причальных сооружений в Марий Эл не было. На сегодняшний день готова нижняя часть причальной стенки, осталось оборудовать верхний павильон. Работы по строительству ведутся в соответствии с графиком.

Глава Марий Эл Юрий Зайцев во время рабочей поездки в Козь-

модемьянск подчеркнул, что инфраструктура города должна быть готова к притоку туристов. «У города огромный туристический потенциал. Ввод причала позволит принимать суда любых размеров. Все это скажется на росте пассажиропотока, увеличении налоговой базы, будет способствовать развитию города в целом. Здесь действительно есть, что показать туристам, но необходимо создавать условия, чтобы людям было, где остановиться. Поэтому вопросу развития индустрии гостеприимства нужно уделять отдельное внимание», — отметил он.

Как рассказал мэр Козьмодемьянска Михаил Козлов, с начала навигации 2023 года теплоходы совершили около 250 судозаходов в Козьмодемьянск.

Напомним, в рамках ПМЭФ-2022 глава Марий Эл подписал соглашение о сотрудничестве с корпорацией «Туризм. РФ», которое включает в себя реализацию в Козьмодемьянске проекта в области внутреннего и въездного туризма «Центр этнотуризма на Волге». Проектом предусмотрено строительство паромно-пассажирских причалов и реконструкция набережных.



ТАТАРСТАН

РЕКОНСТРУКЦИЯ ИЛИ КАПРЕМОНТ?

В Казани планируется реконструкция речпорта.

Казанский речпорт будет реконструирован после передачи его на баланс АО «Флот Республики Татарстан» («Флот РТ»). Об этом сообщил министр транспорта и дорожного хозяйства республики Фарит Ханифов.

«Флот Республики Татарстан» обязательно будет иметь свою причальную стенку, в том числе в казанском порту, будем наводить порядок и в здании речного вокзала. Будет ли это реконструкция или капитальный ремонт, предстоит проанализировать, провести обследование, принять решение. Реконструкция развернется в ближайшие годы», — сказал Фарит Ханифов.

По словам министра, передача на баланс имущества «Татфлота», в том числе части вокзала речпорта, может начаться в октябре после завершения навигации 2023 года. До этого «Татфлот» отработает государственный тендер на пассажирские перевозки, выигранный в 2022 году.

Новому перевозчику, основанному республикой в мае 2023 года, отойдут около 30 судов и часть речпорта с причалами. «Татфлоту» останется здание управления и грузовые терминалы, компания продолжит заниматься грузовыми перевозками.

Что касается пассажирских перевозок, по словам регионального министра, в 2023 году пассажиропоток на речном транспорте в республике вырос по сравнению с прошлым годом, на 95%.

Он сообщил, что задача перед министерством была увеличить число пассажиров с 360 тыс. до 500 тыс. человек. «На сегодняшний день направление это пока идет положительно. И мы увеличили пассажиропоток, по сравнению с прошлым годом на эту дату, на 95% (данные на 24 августа). Это очень неплохая цифра. Почти удвоение пассажиров», — сказал он.

АО «Флот Республики Татарстан» со 100-процентным участием Республики Татарстан в уставном капитале было создано весной 2023 года в целях развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом. В качестве уставного капитала создаваемого акционерного общества за счет средств бюджета РТ внесено 2 млрд рублей.

БОЛЬШЕ ВОДНЫХ ТУРИСТОВ

Татарстан в три раза увеличил число туристов, путешествующих внутри региона речным транспортом.

Численность туристов, которые выбирают для посещения крупных туристических центров речной

транспорт, утроилась в текущем году. Об этом заявил председатель Госкомитета РТ по туризму Сергей Иванов.

«Обновление судов и речной инфраструктуры сказывается на количестве туристов, которые воспользовались речными перевозками для посещения наших туристических центров. Могу сказать, что за 7 месяцев 2023 года мы видим динамику. Турцентры демонстрируют рост от 15 до 18%, по сравнению с 2022 годом. Но если мы посмотрим на количество туристов, которые воспользовались речным транспортом, то там цифры более интересные, там рост трехкратный», — сказал он на пресс-конференции о развитии водного транспорта в акватории рек Волги и Камы.

По мнению Сергея Иванова, речные перевозки сейчас представляют собой нишу, «которая начала заполняться».



Фото Михаила Захарова. Источник: «Казанские ведомости»

ШЛЮЗ ПРОШЕЛ «ДИСПАНСЕРИЗАЦИЮ»

В Камском бассейне провели регулярное обследование Нижне-Камского шлюза.

Комиссия в составе представителей Росморречфлота, Ространснадзора, ГУ МЧС России, ФБУ «Администрация «Камводпуть», ФБУ «Администрация «Волго-Дон», ФГБОУ ВО «ВГУВТ» провела осмотр гидротехнического сооружения, ознакомилась с данными наблюдений за его состоянием и технической документацией.

По результатам обследования комиссия пришла к выводам: эксплуатация гидротехнической части, механического и электротехнического оборудования судоходных гидротехнических сооружений Нижне-Камского шлюза ведется в соответствии с правилами содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений и другими нормативными документами; организация контроля технического состояния, периодичность наблюдений позволяют оценить техническое состояние гидросооружения и своевременно выявить дефекты

и повреждения, влияющие на его безопасность; шлюз выполняет свои функции по осуществлению пропуска судов и составов, поддержанию напорного фронта.

Критические дефекты, угрожающие безопасной эксплуатации ГТС, не выявлены.

В настоящее время на правом шлюзе сооружение продолжается реконструкция по плану «Ком-

плексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений Камского бассейна. Реконструкция Нижне-Камского шлюза». Реконструкция включает в себя замену гидравлических приводов рабочих ворот и затворов, гидротехнической и электротехнической частей шлюза, резервного энергоснабжения и сети контрольно-измерительной аппаратуры.



Фото с сайта Росморречфлота

УДМУРТИЯ



Фото с сайта правительства Удмуртии

УТРОМ ПРИЧАЛ — ВЕЧЕРОМ ТЕПЛОХОД

Речной порт города Сарапул принял с начала навигации уже более 20 тыс. туристов.

Речной порт города Сарапул в 2023 году примет порядка 170 судозаходов. «В Сарапуле речной порт развивается как туристический, и стремительно — еще в 2021 году здесь приняли всего 13 швартовок, в 2022 — уже 96, а в 2023 ожидают порядка 170. На 21 августа Сарапул уже встретил 109 круизных теплоходов, на них в Сарапул прибыли более

20 тыс. туристов из Москвы, Перми, Казани и других городов», — сообщил глава Удмуртии Александр Бречалов.

В сентябре 2022 года в Сарапуле открылся после реконструкции современный причал. Ремонт был выполнен на средства частного инвестора при содействии правительства Удмуртской Республики.

НАРАСТИТЬ ГРУЗОПОТОКИ

В Удмуртии рассчитывают экспортировать агропромышленную продукцию через порт Камбарка.

В Удмуртской Республике создана рабочая группа по наращиванию потоков экспорта и импорта посредством мощностей порта Камбарка. Речь идет о вывозе агропромышленной продукции и ввозе запасных частей для автотранспорта.

Порт Камбарка расположен в 400 километрах ниже по течению от города Пермь. Переваливает металлопродукцию, уголь,

песок, щебень, бутовый камень, лес и другие грузы. Через порт Камбарка грузы Группы «Мечел» и сторонних компаний направляются по внутренним водным путям России в сторону Балтийского и Каспийского морей, а также Черноморско-Средиземноморского бассейна. Железнодорожные пути порта по отдельной ветке примыкают к Транссибирской магистрали.

АЛТАЙСКИЙ КРАЙ

СУХОГРУЗЫ ВСЛЕД ЗА ЗЕМСНАРЯДАМИ

В Алтайском крае за навигацию водным транспортом планируется перевезти 1,3 млн тонн грузов.

В Алтайском крае водным транспортом перевезено более 700 тыс. тонн грузов, сообщает региональное министерство транспорта. До конца навигационного периода планируется достичь показателей в 1,3 млн тонн.

В регионе проводится комплекс путевых работ, в том числе дноуглубительных, чтобы обеспечить необходимую глубину на реках Обь, Бия и Катунь. На данный момент в Алтайском крае обслуживается 623 км судоходных путей, на них задействовано четыре земснаряда и более 50 ед. флота. Наиболее востребованные направления: Барнаул — Малетино, Малетино — Камень-на-Оби, Барнаул — Усть-Пристань, Барнаул — Бийский.

Напомним, между правительством Алтайского края и Росморречфлотом подписано соглашение на 2023 год, благодаря которому за счет средств региона и федерального бюджета осуществляется финансирование работ по содержанию судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей, расположенных в границах Алтайского края. Общая сумма составляет более 120 млн рублей, из них 43 млн рублей — краевые средства, 81 млн рублей — федеральные.

Также в рамках соглашения в прошлом году для региона впервые за 42 года был построен новый земснаряд, который 5 августа был спущен на воду, его прибытие ожидается до конца сентября.

НАО

СКОЛЬКО ФУТОВ ПОД КИЛЕМ?

Дноуглубление на реке Печоре позволило проводить навигацию в штатном режиме.

Несмотря на засушливую погоду, за счет проводимых работ по дноуглублению в настоящее время на участке реки Печоры от поселка Щельяюр (Республика Коми) до Нарьян-Мара (Ненецкий автономный округ, НАО) ограничений по осадке судов нет, навигация проходит в штатном режиме, ситуация находится на контроле властей. Такие данные были приведены на оперативном совещании главы НАО Юрия Бездудного.

Работы по дноуглублению проблемного участка Печоры начались в июле 2023 года — впервые за 20 лет. Общий объем дноуглубления составит 880 тыс. куб. м. Работы выполняет ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна ВВП».

«В этом году было засушливое лето. Если бы мы не добились дноуглубления на определенном участке реки Печоры в Республике Коми, то, скорее всего, баржи, которые ходят между Республикой Коми и Ненецким автономным округом, уже бы встали. Потому не зря мы бились и пробивали кабинеты чиновников, чтобы заставить их сделать это дноуглубление», — сказал Юрий Бездудный.

По информации ФБУ «Администрация Двинско-Печорского бассейна внутренних водных путей», в связи со снижением уровня воды на Среднееловском перекате Печоры (ниже села Усть-Цильма) с 15 августа уже вводилось ограничение по осадке судов, доложил руководитель департамента строительства, ЖКХ, энергетики и транспорта НАО Анатолий Фролов. «Земснаряд сейчас находится на Среднееловском перекате. Также ведутся изыскательские съемки на перекатах Крестовский (303–305-й км) и Абрамовский (254–260-й км Печоры). Дальнейшее планирование выполнения глубинных работ зависит от результатов проведенной съемки», — пояснил руководитель профильного ведомства.

Напомним, в августе 2022 года из-за низкого уровня воды в Печоре было затруднено движение парома на переправе в районе Кабеля на территории Коми. Он ходил с перебоями, а большинство судов приостановило перевозки по маршруту Щельяюр — Нарьян-Мар. В округе ввели режим ЧС. В связи с этим в декабре 2022 года был поднят вопрос о необходимости дноуглубительных работ на реке Печоре.

АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

НА ПЕРЕКАТАХ ПЕЧОРЫ

В Двинско-Печорском бассейне дноуглубление проведено в объеме более 2,3 млн куб. м

Дноуглубительные работы в Двинско-Печорском бассейне внутренних водных путей выполнены к концу августа на 74,7% от плана на навигацию 2023 года, то есть в объеме более 2,3 млн куб. м.

В третьей декаде августа на внутренних водных путях Двинско-Печорского бассейна наступил

самый маловодный период навигации. Почти весь дноуглубительный флот работал на перекатных участках основных транзитных водных путей, чтобы не допускать снижения грузоперевозок. Путьцы, применяя современные технологии и методы работы, обеспечивали безопасные судоходные условия на внутренних водных путях.

ОМСКАЯ ОБЛАСТЬ

СОКРАТИТЬ ЗАТРАТЫ НА ТОПЛИВО

Администрация «Обь-Иртышводпуть» оборудует техфлот системой контроля расхода топлива.

ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» оборудовала 123 единицы технического флота системой контроля расхода топлива и мониторинга (СКРТ и М). Данная система работает в совокупности с программным обеспечением «Галс», разработанным ООО «ТИСС».

Система позволяет оценивать количество фактически израсходованного топлива на работу главного и вспомогательного двигателя, отопительного котла, учитывать и контролировать этот процесс, что, в конечном итоге, приводит к сокращению затрат на топливо.

Помимо контролирующей функции за расходом то-

плива, с помощью СКРТ и М можно узнать количество оборотов двигателя на судне, время работы главных двигателей, определить местоположение и скорость судна.

Расходы на горюче-смазочные материалы — это большая доля от всех расходов учреждения. Функционал СКРТ и М постоянно обновляется и модернизируется с тем расчетом, чтобы не только сократить расходы на топливо, но и контролировать выбросы отработанных газов в атмосферу.

К концу 2023 года в ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть» планируется оборудовать системой СКРТ и М еще девять единиц флота.

ЯКУТИЯ

В ОДНОМ «ФЛАКОНЕ» С ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ

Пакет акций «Жатайской судовой верфи» планируется передать Якутии.

Федеральный пакет акций судостроительного и судоремонтного завода АО «Жатайская судовой верфи» могут передать в собственность Республики Саха. Об этом во время совещания, посвященного развитию дальневосточных городов, заявил Владимир Путин.

«Я прошу коллег из правительства совместно с руководством Якутии принять меры по завершению первого этапа ее (Жатайской судовой верфи. — Прим.ред.) модернизации. При необходимости рассмотреть возможность передачи федерального пакета акций этого предприятия в собственность региона. Сейчас только что мы обсудили это с вице-премьером, с руководителем региона. Если все с этим согласны, нужно делать, только «на берегу» нужно договориться о том, как это будем делать. Безусловно, в случае такого решения на республику должна быть возложена и ответственность за завершение реконструкции верфи», — сказал президент.

Для завершения строительства Жатайской судовой верфи, по словам главы Якутии Айсена Николаева, не хватает 1 млрд рублей. «По Жатайской судовой верфи стройка шла, но у нас были определенные проблемы, связанные с тем, что, на наш взгляд, его [объект] неправильно включили в план приватизации еще в ходе строительства, потом после моего обращения в адрес правительства Российской Федерации это реше-

ние было отменено. Но время мы потеряли. Сейчас у нас не хватает миллиарда рублей на завершение строительства», — рассказал глава региона.

Он также обратился к Владимиру Путину с просьбой передать федеральный пакет акций верфи в собственность республики. При этом регион обязуется найти недостающую сумму, необходимую для завершения строительства.

«Мы обязуемся, что в случае принятия решения о передаче нам пакета акции, в 2024 году привлечем средства, а в 2025 году введем его [объект] в строй», — пообещал Айсен Николаев.

Министр промышленности и торговли России Денис Мантуров пояснил, что для строительства верфи из федерального бюджета было выделено 4,1 млрд рублей. При этом работы должны были закончиться еще в 2020 году, однако стоимость объекта выросла почти на 1,1 млрд.

«Мы в прошлом году изыскивали дополнительно сами 1,1 млрд, но, к сожалению, компания не смог-

ла освоить это. Поэтому Айсен Сергеевич, действительно, обратился с просьбой передать госпакет в собственность республики. И когда проводил совещание, я попросил, чтобы регион на этот раз выписал соответствующие гарантии. Эти гарантии мы получили сегодня буквально. Но хочу сразу откорректировать Айсена Сергеевича, что мы договорились не в 2025 году, а на конец 2024 года. И регион полностью должен завершить тогда за свой счет все мероприятия. А сам проект ука- за по передаче в собственность мы подготовили», — уточнил вице-премьер.

Как ранее сообщал «Водный транспорт», строительная готовность «Жатайской судовой верфи» без учета установки оборудования составляет 70,1% (данные на начало сентября). Из-за отсутствия сообщения внутренних водных путей Ленского бассейна с другими бассейнами рек строительство и ремонт речных судов возможны только на судостроительной верфи в Якутии.



Фото с сайта правительства Якутии

ПЕРВЫМ ДЕЛОМ — ДЕБАРКАДЕРЫ



Фото министерства транспорта Республики Саха

Власти планируют обеспечить дебаркадерами все основные села и города на Лене.

Председатель правительства Республики Саха (Якутии) Андрей Тарасенко по итогам рабочей поездки в Ленский район региона поручил обеспечить строительство дебаркадеров в населенных пунктах на всем протяжении реки Лены для удобства пассажиров.

«После ввода Жатайской судовой верфи первым делом начнут строить дебаркадеры. Необходимо обеспечить дебаркадерами все основные села и города, расположенные на реке Лене, где есть пассажиры, пользующиеся речным транспортом», — цитирует Андрея Тарасенко пресс-служба регионального правительства.

Он также сообщил, что в настоящее время правительство Якутии работает над закупкой пассажирских судов, чтобы обеспечить речное пассажирское сообщение.

НА ЛЕНЕ, ЯНЕ И КОЛЫМЕ

Плановое дноуглубление на реках Якутии выполнено более чем на 60%.

Ситуация на реках Якутии, в особенности на малых в арктической зоне, требует проведения дноуглубительных работ. Из года в год арктическая навигация открывается поздно. А имеющийся в республике речной флот мало подходит для перевозок в условиях мелководья. Из запланированного объема работ по углублению дна в 2023 году, по данным МЧС Якутии, к началу сентября выполнено более 60%.

По информации ведомства, плановая работа по углублению русла проводится на реках Лена, Витим, Алдан, Яна, Индигирка, Колыма с задействованием пяти земснарядов и шести землесосов. «Запланировано проведение работ на реках республики в объеме 2 430,430 кубометров, выполнено 1486,264 кубометров, что составляет 61,15%», — говорится в аналитической справке.

В частности, на реке Лене запланировано 1420,633 тыс. куб. м, выполнено 867,445 тыс. куб. м, что составляет 61,06%; Яне — запланировано 441,868 тыс. куб. м, выполнено 232,839 тыс. куб. м, что составляет 52,69%; Индигирке — запланировано 479,225 тыс. куб. м, выполнено 336,780 тыс. куб. м, что составляет 70,28%; Колыме — запланировано 57,825 тыс. куб. м, выполнено 49,200 тыс. куб. м, что составляет 85,08%.

МОРСПАСЛУЖБА

НА ПОМОЩЬ ИДЕТ ВОДОЛАЗ

УТЦ Морспасслужбы в новом учебном году планирует обучить более 10 тыс. слушателей.

В Учебно-тренировочном центре Морспасслужбы к началу учебного года завершили основные работы по обновлению учебно-материальной базы. В минувшем августе исполнилось 10 лет с момента принятия решения Федерального агентства морского и речного транспорта о переподчинении в ведение Морспасслужбы учебно-тренировочного комбината ФГУ «Подводрестрой».

После преобразования комбината в УТЦ Морспасслужбы он стал ведущим в круглогодичной подготовке водолазов всех квалификаций и других специалистов аварийно-спасательной службы. В течение августа преподаватели и инструкторы УТЦ собственными силами производили текущий ремонт и косметические работы по окраске и обновлению оборудования водолазного и пожарного полигонов. Центр после обновления и соответствующей проверки снаряжения и тренажеров готов к приему слушателей на переподготовку и повышение квалификации.

Визитной карточкой УТЦ остается водолазная школа. В начале 2023 года ФГБУ «Морспасслужба» получила сертификат соответствия действующей системы менеджмента качества требованиям национального стандарта «Система менеджмента качества. Требования» на следующий трехлетний период. Проверку системы

менеджмента качества Морской спасательной службы провели аудиторы аккредитованного органа по сертификации СМК «ООО «Невский институт инновационных технологий» (Санкт-Петербург).

Система менеджмента качества Морской спасательной службы распространяется на реализацию программ дополнительного профессионального образования. Область сертификации в сфере образовательной деятельности включает в себя направления, которые пользуются особой популярностью у обучаемых, — «водолазное направление», «обучение действиям при возникновении аварийных ситуаций на морских передвижных установках» и «техносферная безопасность».

Для подготовки специалистов различных направлений разработано и утверждено более 200 учебных программ профессионального обучения, программ повышения квалификации и переподготовки, тренажерной подготовки и стажировки специалистов.

В УТЦ Морспасслужбы есть классы устройства судов и судоподъема, водолазной подготовки, водолазной медицины, аварийно-спасательных работ, борьбы за живучесть судов, подготовки судоводителей маломерных судов, тренажерный кабинет телеуправляемого необитаемого подводного аппарата, а также тренажеры (симуляторы) различных видов, в том



Фото с сайта Морспасслужбы

числе работающих в 25-метровом бассейне тренажер по отработке навыков эвакуации из кабины вертолета, потерпевшего аварию в море.

Морская спасательная служба вышла на самый высокий уровень оснащенности тренажерами в Российской Федерации после установки в ее УТЦ ультрасовременного тренажерного комплекса. В составе комплекса навигационный тренажер с системой динамического позиционирования и интегрированный с ним тренажер Глобальной морской системы связи при бедствии.

Как сообщалось ранее, в 2022 году в УТЦ были подготовлены 9932 человека. По итогам 2023 года планируется перейти рубеж в 10 тыс. слушателей, прошедших обучение в центре.

ЭКСПЕДИЦИЯ

В ПУТЕШЕСТВИЕ НА КОНТЕЙНЕРОВОЗЕ

FESCO помогла путешественнику в организации экспедиции на Чукотку.

Российский путешественник и воздухоплаватель Валентин Ефремов, совершивший историко-патриотическую экспедицию на Чукотку, вернулся во Владивосток на контейнеровозе FESCO. Свою экспедицию Ефремов начал в Нижнем Новгороде на УАЗе. Первоначальный план предполагал, что до конечной точки маршрута — залива Креста у поселка Эгвекино он доберется через Якутию и Колымскую трассу по зимнику, но помешала погода. Остался един-

ственный вариант — добираться морем.

На помощь пришли представители Русского географического общества — Общества изучения Амурского края во Владивостоке. Они связались с Транспортной группой FESCO, которая согласилась доставить Валентина Ефремова и его УАЗ на Чукотку. Во Владивостокском морском торговом порту Валентина Ефремова радушно приняли и помогли погрузиться на судно.

За то время, что Валентин Алексеевич провел на Чукотке, он уста-

новил крест и колокол на мысе Дежнева, организовал выставку рисунков, которые подготовили дети со всей России, пообщался с местными жителями.

Обратный путь исследователь отправился также на одном из судов FESCO. Как отмечает сам Ефремов, это была его первая морская экспедиция.

Валентин Ефремов — путешественник, художник и писатель, член РГО. Является председателем Нижегородского клуба путешественников.



Фото предоставлено пресс-службой FESCO

СПО



Фото с сайта ВГУВТ

«ЭКИПАЖ» СФОРМИРОВАН ПОЛНОСТЬЮ

Ряды курсантов Нижегородского речного училища им. Кулибина пополнили 425 первокурсников.

В курсантском «экипаже» старейшего речного учебного заведения страны — Нижегородского ордена «Знак Почета» речного училища имени И. П. Кулибина — пополнение. 425 человек зачислено на бюджетные места в НРУ имени И. П. Кулибина. Всего в университетский комплекс ВГУВТ зачислены на бюджетные места на программы среднего профессионального образования 1695 человек. Контрольные цифры приема выполнены на 100%.

«Спрос со стороны абитуриентов на программы СПО ежегодно растет, — отметила проректор по образовательной деятельности ВГУВТ Вера Крайнова. — В эту приемную кампанию конкурс по бюджету составил около четырех человек на место».

Практико-ориентированная система среднего профессионального образования Волжского университета позволяет обеспечивать отраслевой рынок труда представителями самых востребованных в транспортной отрасли профессий и квалификаций: техник-судоводитель, техник-судомеханик, техник-электромеханик, специалист сварочного производства, техник по организации перевозок и управлению на транспорте, специалист по судостроению, программист, администратор баз данных, техник по защите информации.

«Очень популярны у абитуриентов плавательные специальности: «Судовождение», «Эксплуатация судовых энергетических установок», «Эксплуатация судового оборудования и средств автоматики», — рассказал проректор по среднему профессиональному образованию ВГУВТ — начальник НРУ им. И. П. Кулибина Денис Костюничев. — Конкурс на эти специальности составил около трех человек на место. По университетскому комплексу на специальности плавсостава уже зачислено 1155 человек, что составляет почти 70% от общего числа поступающих».

Интерес абитуриентов к плавательным специальностям объясним: обеспечение за счет бюджетных средств форменным обмундированием и горячим питанием, возможность проходить

практическую подготовку на судах морского и речного флота российских и зарубежных компаний, возможность получения квалификационных документов для работы в штатных должностях во время прохождения практики на судах, широкий спектр трудоустройства.

«Локомотивом» спроса в приемную кампанию 2023 года стали IT-направления, что соответствует востребованности массовых цифровых профессий на российском рынке труда, в том числе отраслевым. IT-область — динамично развивающийся сегмент системы СПО в НРУ им. Кулибина. Прием на программы в области информатики, вычислительной техники и информационной безопасности растет быстрее, чем на другие группы специальностей. Так, самый высокий конкурс в этом году наблюдался на специальность «Информационные системы и программирование» — девять человек на место. На втором месте — специальность «Обеспечение информационной безопасности автоматизированных систем» — почти девять человек на место. Минимальный проходной балл на эти специальности также выше, чем на другие, — около четырех с половиной баллов.

Стабильный спрос наблюдается на специальности: «Организация перевозок и управление на транспорте» (пять человек на место), «Сварочное производство» (без малого пять человек на место), «Техническая эксплуатация подъемно-транспортных, строительных, дорожных машин и оборудования» (четыре человека на место).

«Сегодня система подготовки специалистов среднего звена — важнейший ресурс развития транспортной отрасли, а учеба в Волжском государственном университете водного транспорта на программах среднего профессионального образования — это возможность в более короткие сроки найти себя в профессии и стать финансово независимым, — подытожил результаты приема по СПО ректор ВГУВТ Игорь Кузьмичев. — А для подростков из малообеспеченных семей — это еще и отличный шанс подняться по социальной лестнице».

ПРИЕМНАЯ КАМПАНИЯ

НОВОБРАНЦЕВ ПОДСЧИТАЛИ

Контрольные цифры приема на программы высшего образования в ГУМРФ выполнены в полном объеме.

В Государственном университете морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова накануне нового учебного года прошла традиционная встреча ректора вуза Сергея Барышникова с профессорско-преподавательским составом.

Профессиональный «экипаж» флагманского морского вуза страны обсудил итоги приемной кампании и ключевые задачи на предстоящий учебный год. Сергей Барышников отметил хорошие результаты приемной кампании 2023 года.

Контрольные цифры приема в этом году на программы высшего образования (специалитет, бакалавриат, магистратура), а это 692 очно и 146 заочно — выполнены в полном объеме. Средний конкурс по программам бакалавриата составил 19,2 человека на место, по программам специалитета — 8,8. В ГУМРФ в том числе зачислены 32 иностранных гражданина. Продолжается прием в аспирантуру.

Сергей Барышников отметил стабильно высокий интерес поступающих к специальностям

эксплуатационного профиля — магистральным для ГУМРФ как транспортного вуза.

Высокий проходной балл аттестата в колледже — 4,7 — демонстрирует востребованность программ СПО и лидирующие позиции колледжа ГУМРФ среди учебных заведений города.

Первокурсников-внебюджетников, по сравнению с прошлым годом, будет больше на 180 человек, что стало возможным во многом благодаря зачислению в магистратуру и на направления подготовки, связанные с информационными технологиями.

Ректор поблагодарил приемные комиссии программ высшего и среднего профессионального образования, комиссии филиалов. Приемная кампания 2023 года состоялась на высоком уровне благодаря работе, которую организовали директор департамента высшего образования Марина Савельева, секретарь приемной комиссии ВО Татьяна Кныш, начальник управления по региональному образованию Наталья Тельтевская.



Фото: ГУМРФ

В новом учебном году ГУМРФ делает ставку на опережающее развитие цифровых образовательных и тренажерных технологий, компетенций подготовки кадров и научных исследований с арктической спецификой, продолжение комплексного образовательного процесса, который нацелен на выпуск молодых профессионалов, впитавших макаровские заветы творческого и ответственного отношения к делу, дисциплины и патриотизма.

КУРСЫ

РЕГИСТР
ЗАСВИДЕТЕЛЬСТВОВАЛ

Курсы Морского УТЦ Института ДПО ГУМРФ прошли очередное освидетельствование на соответствие требованиям МКУБ.

Морской учебно-тренажерный центр Института дополнительного профессионального образования ГУМРФ успешно прошел ежегодное освидетельствование системы подготовки руководителей и специалистов судоводных организаций по вопросам управления безопасностью и предотвращения загрязнений. Освидетельствование на соответствие требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью осуществлялось комиссией Российского морского регистра судоходства.

По данному направлению Морской УТЦ прошел процедуру признания по МКУБ при введении обучения в 1999 году. С тех пор для подтверждения Свидетельства о признании учебно-тренажерного центра проводится ежегодное и раз в пять лет возобновляющее освидетельствование, призванное удостоверить, что система подго-

товки по МКУБ в Морском УТЦ соответствует требованиям РМРС в отношении проведения теоретической и практической подготовки специалистов морского транспорта по данной программе.

Программа обучения включает изучение Международного кодекса управления безопасностью — в частности, основных положений системы менеджмента качества и требований обязательных норм, правил, кодексов, руководств и стандартов, процедуры проведения проверок системы управления безопасностью, включая планирование и проведение освидетельствований на соответствие требованиям МКУБ.

В ходе освидетельствования был осуществлен анализ актуальности учебно-методических материалов по программам подготовки, компетентности инструкторов, методов оценки обучаемых и порядка аттестации слушателей, нормативно-правовой документации Морского УТЦ.

ПЛАВПРАКТИКА

«НЫНЧЕ ЗДЕСЬ, ЗАВТРА ТАМ...»

Парусник «Мир» с курсантами-практикантами на борту отправился в последнее в этом году плавание.

На ПУС «Мир» завершился очередной этап плавательной практики. После 71 суток плавания в родной Санкт-Петербург возвратились 116 курсантов 2–3 курсов Института «Морская академия». Кто-то сразу возвращается на учебу, а у кого-то еще есть время на заслуженный отдых. Наиболее отличившиеся практиканты награждены грамотами.

Этот этап практики выдался особенно насыщенным: в нем нашлось место и штормам, и штилям, и непростым будням, и праздникам. Помимо учебной, практической, культурной и спортивной

программ, предусмотренных на борту судна, практиканты успели отпраздновать День работников морского и речного флота, приняли участие в Главном Военно-морском параде на Кронштадтском рейде, провели совместное маневрирование с легендарным российским барком «Седов».

На плацу учебного городка прибывших курсантов встретил директор департамента по конвенционной подготовке Александр Горобцов. Он передал приветственные слова ректора университета Сергея Барышникова и пожелал продуктивного учебного года. Тем временем парусник «Мир» отпра-

вился в третий, завершающий в этом году этап плавательной практики. 7 сентября на борт судна вошли 84 курсанта Института «Морская академия» и 32 обучающихся филиала ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова — Арктического морского института имени В. И. Воронина.

Под командованием руководителей практики от университета, а также членов экипажа парусника «Мир» в течение ближайших месяцев плавания в Балтийском море практиканты будут на практике осваивать изученные во время учебы дисциплины и теоретические основы компетенций.

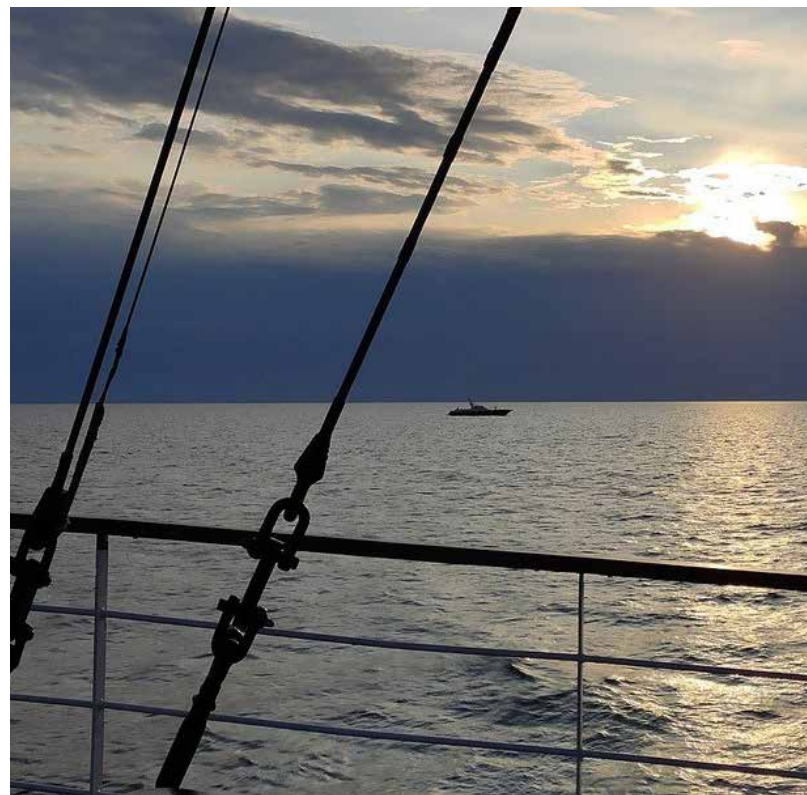


Фото: ГУМРФ



Фото: ГУМРФ