



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

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

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

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



ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ
СТР. 2



**СУДОСТРОЕНИЕ:
ИНТЕГРАЦИЯ
В ЦИФРУ**
СТР. 3



**НУЖЕН
КРУПНОТОН-
НАЖНЫЙ ФЛОТ**
СТР. 4



**НОВОБРАНЦЫ
ТЕХНИЧЕСКОГО
ФЛОТА**
СТР. 6



**НОВОЕ
ПАРТНЕРСТВО**
СТР. 8



**ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ
КУРСАНТА**
СТР. 12



Фото с сайта Мостурфлота

КРУИЗНЫХ ТУРИСТОВ — ПОЛМИЛЛИОНА!

Круизная отрасль России третий сезон подряд показывает устойчивый рост.

Количество круизных туристов в 2024 году обещает приблизиться к 500 тыс. человек, а количество круизных теплоходов, находящихся в эксплуатации, превышает 100 единиц общей пассажироместимостью около 25 тыс. человек. Очевиден высокий потенциал спроса, который не может быть удовлетворен из-за невысоких темпов строительства новых судов. Важным вопросом становится сохранение и модернизация эксплуатируемых круизных судов, развитие мер господдержки.

Об этом и о других проблемах российского круизного рынка говорили в Перми, где 2–4 октября успешно прошел II Всероссийский круизный форум. В нем приняли участие свыше 150 профессионалов

круизной отрасли из более, чем 100 организаций и 16 регионов. Организаторами Форума выступили Министерство по туризму Пермского края и Оргкомитет всероссийских деловых мероприятий «Реки. Круизы. Маршруты».

Пленарное заседание открыл заместитель Председателя Правительства Пермского края по вопросам информационного развития и туризма Алексей Черников. поприветствовав участников, он подробно и системно на примере Пермского речного кластера изложил точку зрения региона на формирование драйверов всестороннего развития речного туризма в России.

Участники заседания сформулировали основные условия, выполнение которых

необходимы для развития круизного судоходства. Среди них — устранение инфраструктурных ограничений, 100% финансирование по нормативам, установленным правительством Российской Федерации, совершенствование законодательства, меры господдержки строительства новых судов, актуализация Концепции развития круизного судоходства в Российской Федерации и повышение качества обслуживания круизных туристов.

Одна из самых ярких панельных дискуссий форума — «Вызовы и точки роста отрасли речных круизов» прошла под руководством Анны Исаевой, директора по судоходной политике Российской палаты судоходства, Председателя Об-

щественного совета при Росморречфлоте. В дискуссии участвовали Светлана Гончарова («Мостурфлот»), Галина Долганова (Федеральное агентство морского и речного транспорта), Анна Гуляева («Кубань»), Александр Соcнин («Созвездие») и Вадим Яхнин («Волга Wolga»).

Они отметили, что начиная с 2022, наблюдается рост объемных показателей круизного рынка примерно на 20%–25% ежегодно. Участники указали на сохраняющиеся проблемы и сошлись во мнении, что успех круизной отрасли невозможен без тесного взаимодействия федеральных и региональных органов власти, судоходных и принимающих береговых компаний, образовательных организаций.

Окончание на стр. 3



КОНФЕРЕНЦИИ

МОРСКОЙ КОНГРЕСС: РАЗГОВОР О ВАЖНОМ

II Всероссийский Морской конгресс посетили более 1100 участников из 35 регионов России и 7 стран.



Фото предоставлено организаторами

В Москве состоялся II Всероссийский Морской конгресс. Он проходил с 24 по 25 сентября 2024 года в Центре международной торговли при поддержке правительства РФ, министерства промышленности и торговли РФ, министерства транспорта РФ, Росморречфлота, ФГУП «Росморпорт», Российской палаты судоходства и Ассоциации морских торговых портов.

Морской конгресс посетили более 1100 уникальных участников из 35 регионов России и 7 стран. Деловая программа включала 15 сессий и специальные мероприятия партнеров.

На пленарном заседании «Морская индустрия России: перезагрузка для движения вперед» заместитель министра промышленности и торговли России Альберт Каримов рассказал о задачах и стратегии развития судостроительной промышленности до 2035 года и на дальнейшую перспективу: «Мы фокусируемся на развитии гражданского судостроения, при этом нашей промышленности не только нужно обеспечить потребности в различных типах судов, но и критически важно закрыть потребность в отечественном судовом комплектующем оборудовании. Это является основой, по сути, нашего технологического суверенитета в судостроительной отрасли».

В качестве основных тенденций развития водного транспорта в России руко-

водитель Росморречфлота Андрей Тарасенко отметил модернизацию портовой инфраструктуры и флота, а также развитие речных грузоперевозок возможностью интеграции их с морскими портами и другими видами транспорта.

«Мы сегодня нацелены на то, чтобы связать наши центральные районы, уже имеющие речное сообщение, сморскими портами. Ведется работа по созданию хабов, которые не только переваливают, но и накапливают грузы, которые вырабатываются регионами», — подчеркнул он и добавил, что ориентировочно к 2027 году в России появится около шести мультимодальных логистических центров, которые будут расположены в Центральной части России и на Дальнем Востоке, в Поволжье, на Амуре и на Иртыше.

При поддержке ГК «Росатом» состоялась конференция «Развитие Большого Северного морского пути: маршрут построим». Эксперты отметили, что СМП должен стать коридором для БРИКС, СНГ и всех других объединений партнерских стран России. На стратегической сессии «Стратегия развития российского судостроения: вызовы и возможности» директор департамента судостроительной промышленности и морской техники Минпромторга России Алексей Исачкин сообщил о задаче снизить средний возраст российского флота до 22,5 лет, с учетом увеличения произво-

дительности труда по переработке металла в 1,5 раза к 2036 году. Приоритетные направления — развитие ледокольного флота и увеличение доли отечественного судового комплектующего оборудования в составе судна.

На панельной дискуссии «Грузопотоки река-море. Оптимизация, интеграция и мультимодальность» директор Департамента стратегического развития ОСК Сергей Абдыкеров отметил, что сегмент судов «река-море» — количественно самый большой с точки зрения спроса на внутреннем российском рынке, но необходимо совершенствовать условия лизинга для судовладельцев.

В рамках международного бизнес-диалога «Россия — Китай» эксперты обсудили вопросы совместного развития морских портов и инфраструктуры, взаимодействие судостроительных компаний обеих стран и совместные проекты в области развития морской логистики. По словам президента АНО «Центр исследований АТР» Сергея Санакоева, несмотря на вторичные санкции, Россия достигла торгового оборота с Китаем в \$230 млрд превысив установленные планы.

Организатор «Морского конгресса» — ООО «НЕВА-Интернэшнл». Титульным партнером конгресса стала ГК «Росатом», стратегическим партнером — Корпорация Морского Приборостроения. ИАА «ПортНьюс» выступило информационным партнером мероприятия.

Конгресс по традиции стал эффективной коммуникационной площадкой для профессионального диалога, деловых переговоров и неформального общения. На протяжении двух дней постоянно работал Центр деловых контактов, проведено более 200 переговоров и серия подписаний партнерских соглашений.

МИНТРАНС

ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ

По инициативе министра транспорта РФ сформирован Экспертный совет по вопросам морского и речного флота.

В Минтрансе России создан Экспертный совет по вопросам морского и речного флота.

«Сегодня проводим первое ежеквартальное заседание для определения дальнейших направлений нашей



Фото из Telegram-канала Минтранса России

«После проведения министром транспорта нескольких предварительных встреч с профессионалами отрасли по его инициативе для решения проблем развития морского и речного флота был организован экспертный совет. Основной целью сформированного совета является содействие поиску эффективных решений в области развития морского и речного флота, максимального использования транзитного потенциала России», — сказано в сообщении пресс-службы министерства.

Министр транспорта Роман Старовойт провел первое заседание совета. По его словам, подобный формат работы наиболее продуктивен для поиска решения конкретных задач отрасли.

деятельности. Нам важно выработать подходы, чтобы в будущем систематизировать работу совета и сделать ее максимально полезной для всех», — сказал глава Минтранса.

На первом этапе совет утвердит план рассмотрения комплекса вопросов, требующих особого внимания отрасли. Среди приоритетных направлений — определение целей, задач и механизмов развития национального торгового флота в документах стратегического планирования Российской Федерации, создание эффективного механизма страхования ответственности морских перевозчиков, совершенствование мер господдержки строительства судов, развитие международного сотрудничества и другие.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

МИНИСТР НА СВЯЗИ

Глава Минтранса предложил регионам рассказать о самых популярных маршрутах скоростных пассажирских перевозок.

Министерство транспорта РФ определит самые востребованные маршруты речных скоростных пассажирских перевозок и оценит потребность в судах. Об этом в своем Telegram написал глава Минтранса России Роман Старовойт.

«С командой Минтранса пообщались по ВКС с нашими регионами — будем развивать речное скоростное пассажирское судоходство вместе. Первым делом нужно определить самые востребованные маршруты

скоростных пассажирских перевозок по рекам и оценить потребность в судах. У нас это, прежде всего, бассейны рек Волга, Кама и Ока», — написал он.

Министр добавил, что для развития скоростного пассажирского судоходства по российским рекам реализуется несколько проектов. «Строим Багаевский гидроузел и реконструируем Городецкий, чтобы расширить инфраструктурные возможности», — пояснил он.

КРУИЗНЫХ ТУРИСТОВ — ПОЛМИЛЛИОНА!

Начало на стр. 1

В сессии «Инфраструктура речного туризма и развитие территорий» приняли участие министр по туризму Пермского края Юлия Ветошкина и заместитель министра транспорта края Александр Польшгалов. Юлия Ветошкина рассказала об объектах архитектурно-этнографического музея «Хохловка», Кунгурской ледяной пещеры и Белогорского монастыря, в городах Чайковский, Соликамск, Красновишерск и Чердынь. Александр Соснин («Созвездие») рассказал, как круизный оператор может успешно действовать даже в местах с недостаточно развитой круизной инфраструктурой на примере Волжского и Обского бассейнов внутренних водных путей.

Живейший интерес аудитории вызвала сессия «Тенденции рынка речных круизов». Обсуждались также и возможности современных информационных технологий для цифровизации круизной отрасли. О разви-

тии маршрутов на скоростных судах присутствующим рассказал Сергей Гордлеев, начальник Управления научных исследований и инновационной деятельности Волжского государственного университета водного транспорта. На сессии «Малые города: как превратить потенциал в рост?» выступил, в том числе, Александр Лисин, директор центра стратегического развития внутренних водных путей и инфраструктуры Волжского государственного университета водного транспорта.

Форум предоставил хорошую возможность муниципалитетам продемонстрировать свою активную роль в развитии круизного туризма. Так, например, заместитель главы администрации Еловского муниципального района Пермского края Татьяна Софронова представила программу по созданию системы сотрудничества круизных операторов и муниципалитетов.

Во второй день Форума состоялись презентации



Фото организаторов форума

круизных программ на 2025 год («Водоход Пассажирский порт», «Кама Трэвел») и впервые в истории отрасли был проведен студенческий хакатон «Инновации и передовые решения в речном круизном туризме». Несколько команд студентов краевых образовательных организаций представили на суд жюри свои проекты по

развитию туризма в Пермском крае.

Участников Форума была возможность побывать на реконструируемой (без остановки деятельности) «Пермской судоверфи», учредителями которой являются Фонд развития Пермского края и Sitronics Group. Верфь принимает участие в реализации проектов разви-

тия речной пассажирской причальной инфраструктуры г. Москвы (остановочные комплексы Ecostation) и Пермского края (причал «Губерния» и модульные причальные комплексы). Также судоверфью заключены контракты на строительство круизного гибридного судна «Байкал» и серии судов проекта «Москва 2.0».

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

ВОЛЖСКАЯ ПЕРЕЗАГРУЗКА

Скоростные пассажирские суда вновь начнут курсировать по Волге.

Есть уверенность, что межрегиональное сообщение по Волге наладят с 2025 года. Об этом председатель Государственной думы РФ заявил в ходе «Делового завтрака» в редакции «Российской газеты», сообщает пресс-служба парламента.

По словам спикера, этот вопрос важно решить, так как Волга объединяет 15 регионов с населением 32 млн человек, а всего в бассейне реки Волга находятся 39 субъектов РФ с населением более 70 млн человек.

Вячеслав Володин считает, что организовать пассажирские перевозки необходимо на участке от Астрахани до Ярославля, в том числе речь идет о по-

ездках от Волгограда до Саратова, от Саратова до Самары. Следствием, по его оценке, будет и более активное развитие туризма, в том числе с точки зрения доступности таких путешествий. «Когда мы говорим о речных перевозках, они сами по себе дешевле», — уточнил он.

Запуск межрегионального речного сообщения сопряжен с необходимостью строительства и закупки пассажирских скоростных судов типов «Метеор» и «Валдай». «Учитывая, что они пока не на потоке и достаточно дорого стоят, тут нужна помощь, — сказал спикер Госдумы. — То есть компаниям, которые будут заниматься речными пас-

сажирскими перевозками по Волге, необходимы субсидии. Тогда уже и билеты будут доступны».

По его словам, «как только восстановятся межрегиональные перевозки по Волге, будут восстановлены и внутрирегиональные перевозки».

Напомним, вопрос развития скоростных пассажирских перевозок по российским рекам ранее неоднократно поднимался в Госдуме. В частности, прошлой осенью премьер-министру РФ Михаилу Мишустину было направлено парламентское обращение, в котором «отмечались недостаточная развитость внутрирегионального и межрегионального пас-

сажирского речного сообщения, необходимость обновления судов речного пассажирского флота,

а также необходимость принятия на федеральном уровне дополнительных мер поддержки».



Фото с сайта Государственной думы РФ



СУДОСТРОЕНИЕ

ПОД КОНТРОЛЕМ МОРСКОЙ КОЛЛЕГИИ

В ведомстве создан Совет, который займется вопросами развития судоходства и обновления транспортного флота.

Совет по развитию и обеспечению морской деятельности Морской коллегии РФ займется вопросами развития судостроительного комплекса России, обновления российского транспортного, рыбопромыслового, научно-исследовательского и специализированных флотов, развития портового хозяйства и портовой инфраструктуры России.

Совет будет анализировать ход реализации при-

оритетных задач развития морской деятельности. Он займется подготовкой предложений и рекомендаций Морской коллегии по вопросам развития системы государственного управления морской деятельностью и укрепления международного сотрудничества в этой сфере. Также будет осуществлять координацию деятельности органов государственной власти и организаций при решении задач развития и обеспече-

ния морской деятельности РФ.

В центре внимания совета будут и вопросы развития судоходства на внутренних водных путях (ВВП), освоения ресурсов и пространств Мирового океана, защиты морской среды и сохранения ее биоразнообразия, обеспечения безопасности мореплавания, развития кадрового обеспечения и образования в сфере морской деятельности России и другие вопросы.

ЭКСПОРТ

НУЖЕН КРУПНОТОННАЖНЫЙ ФЛОТ

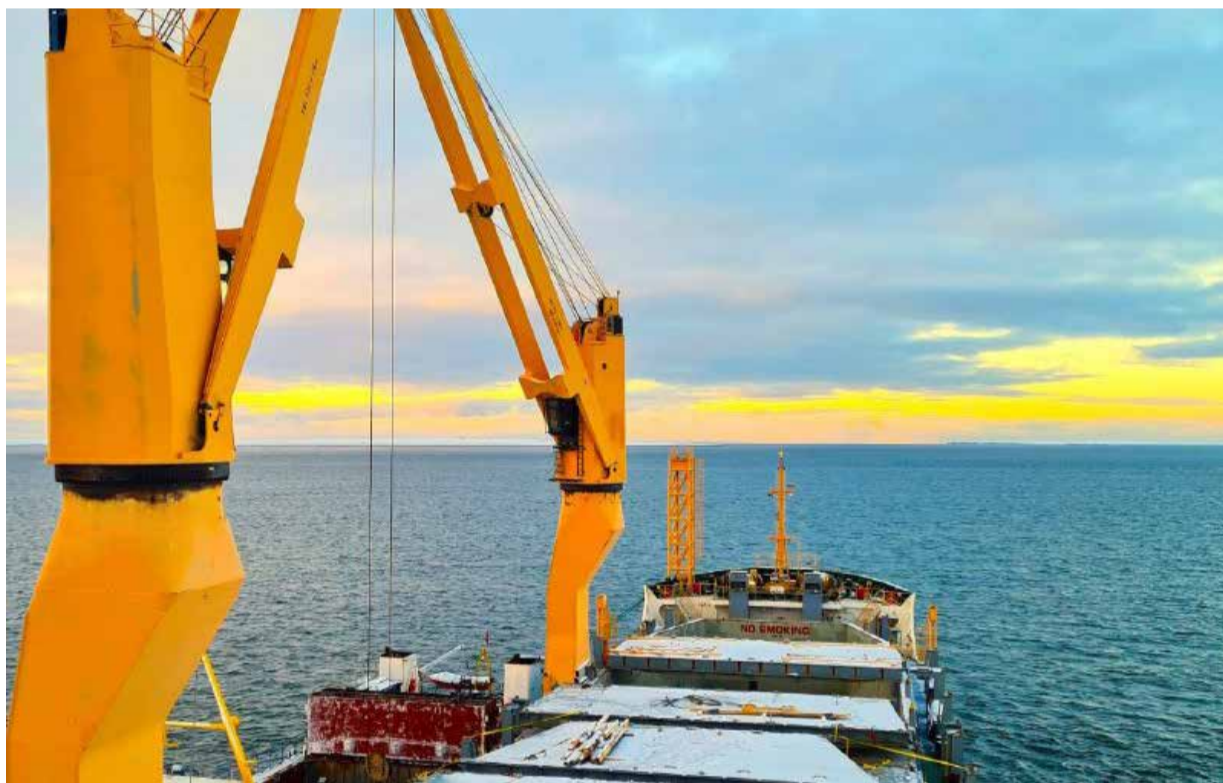


Фото из Telegram-канала Оборонлогистики

Потребность России в крупнотоннажных транспортных судах для экспортных перевозок составляет более трех тысяч единиц.

Контролируемый российский флот перевозит лишь около 10% российских внешнеторговых грузов, при этом судами под флагом РФ перевозится всего около 1,5% таких грузов. Такие данные в ходе II Всероссийского Морского конгресса привел генеральный директор ПАО «Совкомфлот» (СКФ) Игорь Тонковидов. В такой ситуации невозможно обеспечить устойчивость российской внешней торговли в условиях эрозии международной системы морского права.

«Совокупная стоимость фрахта судов под российский экспорт у иностранных

судовладельцев составляет порядка \$20 млрд ежегодно. По сути, это потерянный инвестиционный потенциал для развития собственного флота, судостроения, машиностроения. Чтобы изменить эту ситуацию, нужны решительные, своевременные и скоординированные действия», — сказал глава судоходной компании.

По оценке Игоря Тонковидова, потребность России в крупнотоннажном флоте для обеспечения экспортных перевозок составляет более 3 тыс. единиц, тогда как национальный проект «Промышленное обеспечение транспортной мобильности»

предусматривает к 2030 году строительство от пяти до 15 таких судов.

«Нужно более амбициозно смотреть на этот вопрос и ставить перед судостроительной промышленностью задачу кратно наращивать выпуск крупнотоннажных судов», — сказал глава СКФ.

При этом он подчеркнул, что помимо строительства флота, столь же актуальной задачей является создание законодательного механизма для приоритетного доступа российских перевозчиков к экспортным грузам, которые переваливаются в российских портах.

СЕВМОРПУТЬ

БОЛЬШИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ АРКТИЧЕСКОЙ ТРАССЫ

Эксперты оценили все сценарии развития Северного морского пути как высокоэффективные.

При реализации всех проектов Северного морского пути (СМП) в перспективе до 2035 года ожидается от 12 до 21 трлн рублей налоговых поступлений, а эффект на региональный валовой продукт может составить от 30 до 58 трлн рублей. Об этом сообщила руководитель направления «Финансовое моделирование и разработка аналитических систем» ФАНУ «Востокгосплан» Наталья Самонова на конференции «Развитие Большого Северного морского пути: маршрут построим» в рамках II Всероссийского Морского конгресса.

«ФАНУ «Востокгосплан» занимается мониторингом всех проектов Северного морского пути. Мы проводим оценку всех эффектов от реализации этих проектов, в том числе оцениваем эффекты бюджетных инвестиций, которые заложены в рамках плана развития Северного морского пути. Прежде всего важно отметить, что все сценарии развития Северного морского пути демонстрируют высокие показатели эффективности, все сценарии предполагают окупаемость, планируются достаточно положительные эффекты как на региональный валовой продукт, так и на увеличение бюджетных налоговых поступлений. Мы ожидаем в перспективе до 2035 года в различных сценариях при реализации всех проектов Северного морского пути от 12 до 21

трлн рублей налоговых поступлений, а эффект на региональный валовой продукт может составить от 30 до 58 трлн рублей. И это уже говорит о том, что все проекты на Северном морском пути мегаперспективны», — сказала Наталья Самонова.

Участники конференции обсудили стратегическое значение Большого Северного морского пути и его влияние на изменение транспортной логистики в арктических регионах. Особое внимание эксперты уделили вопросам обновления береговой инфраструктуры по новому маршруту, включая строительство глубоководных портов и транспортно-логистических узлов.

О планах развития Большого Северного морского пути летом 2024 года сообщил премьер-министр РФ Михаил Мишустин. От Калининграда до Сахалина Большой Северный морской путь охватит около 8 тыс. морских миль, что почти в три раза больше протяженности традиционного Севморпути. В расширенном маршруте станет возможным задействовать порты Архангельск, Санкт-Петербург и Калининград, которые фактически находятся за пределами акватории СМП. Программа развития нового транспортного коридора включена в национальный проект «Эффективная транспортная система».



Фото из Telegram-канала Росатома

ПАРОМЫ

ПАРОМЫ ДЛЯ КАЛИНИНГРАДА
ПОСТРОЯТ В ПРИМОРЬЕ

ССК «Звезда» должен передать оба судна в 2028 году.

Два парома для линии Усть-Луга — Балтийск будут построены на ССК «Звезда». Об этом сообщил руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Андрей Тарасенко.

«Подписан трехсторонний договор между Росморпортом, ГТЛК и ССК «Звезда» о строительстве двух паромов для Калининграда. Мы приступаем к исполнению этой задачи», — сказал Андрей Тарасенко.

Суда строятся по российскому проекту. За основу будет взят проект, по которому уже построены «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский» — первые

в стране двухтопливные инновационные паромы.

Стоимость строительства составит 30 млрд рублей. Оба судна должны быть сданы в 2028 году.

Паромы предназначены для перевозки железнодорожных составов российского стандарта с шириной колеи 1520 мм, других накатных грузов, включая опасные грузы, и до 40 рефконтейнеров. Два двухтопливных главных двигателя на борту мощностью по 6 тыс. кВт смогут использовать в качестве топлива сжиженный природный газ (СПГ) или дизельное топливо с низким содержанием серы.

Технические характеристики и основные размеры паромов: класс Российского морского регистра судоходства — KM Arc4 (hull; machinery) AUT1-ICS OMBO ECO GFS Ro-Ro ship; наибольшая длина — 199,9 м; ширина — 27 м; высота борта до ВП — 14,7 м; осадка по ЛГВЛ — 6 м; главные двигатели — 2х6 тыс. кВт; скорость хода на чистой воде — 16,5 узла; экипаж/пассажиры — 24/12 человек.

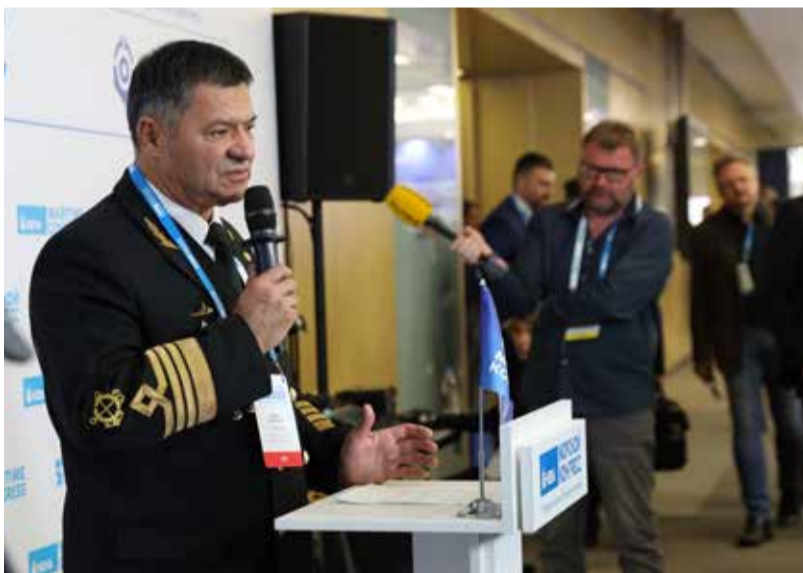


Фото из Telegram-канала Росморпорта

ВЕРФИ

ВЕРФЬ НА ПАУЗЕ

Вопрос строительства арктической верфи в Санкт-Петербурге пока остается открытым.

ВОСК нет окончательного решения относительно планов по строительству арктической верфи в Санкт-Петербурге. Об этом журналистам в кулуарах II Всероссийского Морского конгресса сообщил директор департамента стратегического развития АО «Объединенная судостроительная корпорация» Сергей Абдыкеров.

Отвечая на вопрос о том, сохраняются ли планы по строительству арктической верфи в Санкт-Петербурге, он сказал, что «окончательная точка в этом вопросе не поставлена».

Сергей Абдыкеров пояснил, что в Петербурге у ОСК большое количество судостроительных предприятий, которые последние 5–8 лет

ДАТЫ

ЛАЙНЕР ИЗ ТОП-100

Исполнилось пять лет со дня спуска построенного ОСК лайнера «Мустай Карим».



Фото предоставлено пресс-службой ОСК

Пять лет назад, осенью 2019 года на заводе ОСК «Красное Сормово» состоялось торжественное событие — спуск на воду пассажирского теплохода «Мустай Карим». Это был первый пассажирский теплоход, построенный на отечественной верфи за последние 60 лет.

Процесс строительства уникального судна занял всего два года — проект завершили строго по графику. Лайнер вошел в ТОП-100 достижений страны в XXI веке, опубликованном на портале

«Достижения.РФ». В 2020 году «Мустай Карим» был признан одним из лучших судов мира, войдя в «Список значительных судов» по версии Британского Королевского общества корабельных инженеров (RINA).

По уровню комфорта теплоход не уступает 4–5 звездочным отелям. Для пассажиров здесь доступны

несколько ресторанов, библиотека, конференц-зал, спа-салон, бары и просторная открытая прогулочная зона-солярий на верхней палубе.

Лайнер назван в честь знаменитого башкирского поэта, писателя и драматурга Мустая Карима.

В 2022 году на борту теплохода состоялась церемония памятного гашения почтовой марки с изображением «Мустай Карим». Марка вы-

шла в почтовое обращение в рамках серии «Морской флот России».

За пять лет эксплуатации лайнер посетил 55 городов России, выполнил 248 рейсов, приняв на борт более 33 тысяч гостей из 76 регионов России. В числе пассажиров были гости из Таиланда, Франции, Германии, Латвии, Израиля и других стран.

У «Мустая Карима» плавный ход, его «нос» имеет обратный наклон, поэтому он не поднимает волну, а мягко «режет» её. Лайнер способен выдержать трехметровые волны, битый лед толщиной не более 30 см. Судно может развить скорость до 22,5 км/ч., благодаря винторулевым колонкам маневрировать в узких речных портах, и в шлюзах.

В день пятилетия спуска на воду теплоход «Мустай Карим» отправился в круиз «Столица Золотого кольца» из Москвы до Ярославля.



Фото предоставлено пресс-службой ОСК

диверсифицировали производственные процессы, одновременно выполняя как военные, так и гражданские заказы. Обеспечение адекватной экономики на таком предприятии — отдельный вызов, поскольку надо планировать выполнение контрольных процедур и отчитываться по ним. При этом необходимо быть гибкими и соответствовать рынку. По его словам, если опираться на прогноз заказов ближнего горизонта, то с ними могут справиться имеющиеся верфи после их модернизации.

При этом эксперт заметил, что долгосрочные прогнозы

по грузовой базе за прошедшие год-полтора не скорректированы с учетом складывающейся геополитики и геоэкономики. «Уточнение прогнозов по грузовой базе соответственно приведет к уточнению потенциального спроса, и он может повлиять на принятие нами более существенных инвестиционных решений. То есть простого ответа нет. Да,

понимаем, что нужно. Понимаем, где и как будем делать минимальный объем. Может быть, мы примем и более масштабное решение», — сказал Сергей Абдыкеров.



Фото предоставлено пресс-центром Морского конгресса



ЗЕМСНАРЯДЫ

НОВОБРАНЦЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ФЛОТА

По контракту с ГТЛК для администраций бассейнов внутренних водных путей построены еще два земснаряда.



Фото предоставлено ЮЦСС

Два земснаряда проектов 93.159 и 93.159.1 спущены на воду на производственной площадке «Лотос» Южного центра судостроения и судоремонта (ЮЦСС, входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК).

Вице-губернатор — председатель правительства Астраханской области Денис Афанасьев заявил на церемонии, что спуск сразу двух судов одновременно — нечастое событие. «Это положительный пример того, как мы умеем реализовывать проекты, в том числе не самые простые. Страна крайне нуждается в дноуглубительном флоте, и та серия, которая была заложена в свое время на заводе «Лотос», получает свое развитие. Подобного рода флот востребован и в нашей акватории, и

в других регионах. Поэтому земснаряды будут и дальше строиться на предприятии», — сказал он.

Генеральный директор ЮЦСС Сергей Карачков поздравил сотрудников предприятия со значимым событием — спуском сразу двух земснарядов — и пожелал всем встречаться по таким поводам чаще.

Строительство четырех судов проектов 93.159 и 93.159.1, с роторными и фрезерными рыхлителями, ведется по контракту с Государственной транспортной лизинговой компанией

(ГТЛК), подписанному в 2020 году. Технический флот будет эксплуатироваться администрациями бассейнов внутренних водных путей (ВВП). Два первых судна были переданы в 2023 и 2024 годах. Они работают в Волжском и Двинско-Печорском бассейнах ВВП.

Дноуглубительные суда разработаны с учетом требований Российского классификационного общества (РКО) и подходят для работы с илом, топким грунтом, песком различной зернистости и взвешенности, глиной и гравием. Производительность земснарядов составляет 900 куб. м/ч. При свободном плавании скорость судна может достигать 12 км/ч.



Основные характеристики проекта: длина корпуса — 50 м; ширина корпуса — 11,88 м; высота борта — 2,97 м; осадка средняя с полным запасом топлива — 1,3 м; максимальная глубина выработки грунта — 10 м; минимальная глубина выработки грунта — 2 м; производительность земснаряда — 900 куб. м/ч.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ



Фото с сайта Росморречфлота

СОТООЕ СУДНО ПРОГРАММЫ

Обстановочное судно «Путейский-37» сможет работать в условиях битого льда толщиной до 20 см.

Государственная приемочная комиссия приняла обстановочное судно проекта 3052 «Путейский-37», построенное на мощностях ООО «МТ-Групп» по заказу ФКУ «Речводпуть». Судно завершило серию из 10 судов и стало 100-м, построенным по программе «Обновление обслуживающего флота» федпроекта «Внутренние водные пути».

В рамках программы с 2011 по 2024 год по заказу «Речводпути» построено и передано эксплуатирующим организациям 65 обстановочных судов различных проектов, три танкера-бункеровщика, два экологических судна, один многочерпаковый самоходный земснаряд, шесть землесосов, 22 промерных судна различных проектов и один танкер-бункеровщик-экологическое судно.

«Путейский-37» пополнит флот администрации Амурского бассейна внутренних водных путей (ВВП) и будет использоваться для установки, снятия, транспортировки

знаков навигационной обстановки и их обслуживания, для буксировки и толкания судов. За счет ледового усиления судно сможет работать в условиях битого льда толщиной до 20 см.

Обстановочные теплоходы проекта 3052 класса РРР «О-ПР 2.0 (лед 20)» строятся по государственному контракту в рамках выполнения мероприятий Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Строительство серии велось на четырех судостроительных предприятиях: нижегородской верфи «Р-Флот», Жигаловской РЭБ в иркутском поселке Жигалово, Самусьском судостроительно-судоремонтном заводе в Томской области и «Благоверфи» в Амурской области.

Генеральным подрядчиком выступает ООО «МТ-Групп» (Санкт-Петербург). Проект выполнен Горьковским центральным конструкторским бюро речного флота («ГЦКБ «Речфлота»).

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

«КАПУЧИНО» И «ШАМПАНЬ» — ПЕРВЫЕ В СЕРИИ

Два высокоскоростных судна построены под техническим наблюдением РС.

После опытной эксплуатации двух первых высокоскоростных пассажирских судов проекта L370 (Looker 370) «Капучино» и «Шампань», которые построены под техническим наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС), предполагается строительство серии из 10 единиц.

Суда построены компанией «Паритет-Центр» (Ярославль), проект раз-

работан конструкторским бюро «ФОРСС Технологии» (Санкт-Петербург). Они предназначены для эксплуатации в прибрежном районе Сочи.

Корпус судна проекта L370 выполнен из алюминиевого сплава. Пропульсивный комплекс состоит из двух подвесных бензиновых двигателей суммарной мощностью 294 кВт. Для достижения проектной скорости

29 узлов в носовой подводной части предусмотрено разгрузочное устройство, конструктивно являющееся подводным крылом. Суда способны перевозить до 20 пассажиров, размещаемых в салоне в носовой части. Инновационным решением является размещение в центральной части салона подводного смотрового иллюминатора, изготовленного из полимерного материала.



Фото из Telegram-канала РС

Основные характеристики проекта: длина — 11,3 м; ширина — 4,1 м; высота борта — 0,97 м; осадка — 0,53 м. Символ класса — (КМ) ⚡ HSC Passenger-A.

ЛОГИСТИКА

ЦИФРОВОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Электронный сервис «ГосЛог» упростит процедуры в транспортно-логистической отрасли.

На базе национальной цифровой транспортно-логистической платформы (НЦТЛП) «ГосЛог» одновременно стартовали первые мультимодальные перевозки: из «Владивостокского морского торгового порта» (ВМТП, входит в транспортную группу FESCO) и из петербургского «Первого контейнерного терминала» (ПКТ, входит в группу компаний «Дело»).

По информации пресс-службы FESCO, перевозка включает автодоставку грузенного сорокафутового контейнера со склада грузоотправителя до ВМТП и дальнейшую отправку морским транспортом до порта Корсаков (Сахалинская область). В процессе транспортировки FESCO направит в Минтранс России перевозочные документы в электронных форматах. В рамках эксперимента по созданию, апробации и внедрению НЦТЛП группа уже запустила импортную перевозку рефконтейнера по маршруту из Вьетнама через

Владивосток в Москву. В планах — отправить груз по экспортному маршруту из Иркутска в Китай.

Всего на базе НЦТЛП «ГосЛог» разработано 11 маршрутов, в рамках которых будут отрабатывать переход на электронный документооборот (ЭДО) в логистике.

«ГосЛог» — один из самых масштабных наших проектов за последнее время. Мы стремимся установить единые стандарты для взаимодействия всех участников транспортно-логистической отрасли и госорганов. Платформа объединит цифровые логистические сервисы и будет служить «одним окном» для общения междугосударством и перевозчиками. Мы работаем над проектом совместно с другими ведомствами — это ФТС, ФНС, Россельхознадзор и Погранслужба ФСБ. Весь крупный бизнес заинтересован в создании этой платформы», — приводит цитата замминистра транспорта РФ Дмитрия Баканова.

В рамках стартовавшего эксперимента предстоит

изучить все «подводные камни» намеченных маршрутов: на каких этапах перевозки нужно внедрить ЭДО в первую очередь, где дублируются документы, подаваемые грузоотправителем, а где электронные системы различных ведомств взаимодействуют не в полной мере. В процессе задействованы органы исполнительной власти, грузоотправители, экспедиторы, перевозчики, грузополучатели и операторы информационных систем электронных перевозочных документов. Будут отработаны все типы перевозок: импорт, экспорт, внутренние перевозки и транзит на всех видах транспорта: морском, автомобильном, железнодорожном и воздушном.

Платформа станет частью федерального проекта по цифровизации транспортной отрасли. Цель — сократить затраты на транспортировку на 16,5% к 2030 году и увеличить долю электронных документов до 90%. Внедрение новой системы позволит повысить скорость



Фото из Telegram-канала Минтранса России

доставки грузов с 409 км в сутки в 2022 году до 470 км в сутки к 2030 году и увеличить пропускную способность на 15%. Это приведет к экономии 168 млрд рублей за счет снижения расходов на бумагу и оргтехнику.

«В грузоперевозках участвует 312 видов бумажных документов объемом 5,26 млрд в год, каждый из которых в среднем состоит из 6 страниц. Эти документы содержат дублирующую информацию и представляются в контрольные органы в бумажном виде», — пояснила директор Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Полина Давыдова.

Напомним, ранее министерство транспорта РФ информировало о маршрутах, которые включены в эксперимент по переходу на электронный документооборот. Среди них назывались Индия (Мундра) — Москва, Вьетнам (Хошимин) — Мо-

сква, Иркутская область — Китай (Шанхай), Владивосток — Сахалин, Тульская область — Новороссийск.

Проект по созданию НЦТЛП разрабатывается Минтрансом России. Платформа создается как государственная информационная система, определяющая единые стандарты цифрового взаимодействия для всех участников транспортно-логистической деятельности и органов государственного управления. Утверждение федерального закона и создание первых сервисов планируется на 2025 год, международная интеграция — ориентировочно в 2027 году, тогда же предполагается ввод НЦТЛП в эксплуатацию в полном объеме.

Эксперимент по созданию НЦТЛП стартовал в России 1 августа 2024 года, он продлится на добровольной основе до 1 июня 2025 года.

19-21 НОЯБРЯ
NOVEMBER 2024

215
1809 - 2024

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ТРАНСПОРТ
РОССИИ

ТРАНСПОРТНАЯ
НЕДЕЛЯ
2024

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА

ТРАНСПОРТ РОССИИ

TRANSPORT OF RUSSIA | INTERNATIONAL FORUM AND EXHIBITION

📍 Москва, Гостиный Двор | Moscow, Gostiny Dvor

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ГРУППА КОМПАНИЙ

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ГТЛК

ОФИЦИАЛЬНЫЙ БАНК-ПАРТНЕР

ГАЗПРОМБАНК

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

НОВОСИБИРСК
АВТОДОР

ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ЗАВТРАКА

ВТБ
ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ
ХОЛДИНГ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

МСУ-1

ПАРТНЕР ДЕЛОВОГО ФОРМАТА

АВТОДОР
ГОСУДАРСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

СКФ
СОВКОМФЛОТ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

ГРУЗОВАЯ
КОМПАНИЯ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

UTLC
Eurasian
Rail Alliance

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

ШЕРЕМЕТЬЕВО
МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ

ГЕОИЗОЛ
ГРУППА КОМПАНИЙ

TRANSWEEK.DIGITAL



ПОРТ МУРМАНСК



Фото из Telegram-канала ММТП

CAPESIZE —
В ПРИОРИТЕТЕ

Мурманский торговый порт увеличил обработку судов дедвейтом свыше 150 тыс. т.

Количество обработанных АО «Мурманский морской торговый порт» (ММТП) судов типоразмера Capesize к середине сентября 2024 года достигло уровня прошлого года и составило 35 единиц. Всего в 2024 году на суда этого класса отгружено более 5,6 млн тонн различных грузов: угля, железорудного концентрата, окатышей, нефтекокса. Основные направления транспортировки — Восточная, Южная и Западная Азия.

По словам главного диспетчера ММТП Евгения Никулина, «расширение программы обработки су-

дов класса «Кейпсайз» — это один из самых актуальных вариантов повышения эффективности грузоперевозок через порт Мурманск», так как снижаются издержки на всю транспортно-логистическую цепочку.

Напомним, ММТП за весь 2023 год обработал 35 судов типоразмера Capesize, годом ранее их было 25. Исполнительный директор компании Павел Олейник заявлял, что по итогам 2024 года предприятие планирует выйти на 50 судов данного класса, и работа с судами Capesize является одним из приоритетов.

ПАРОМЫ



Фото с сайта ФГУП «Росморпорт»

ПАРОМНАЯ АВТОНОМКА

В Калининград в режиме дистанционного управления судами доставлено более 1,3 млн тонн грузов.

Паромы «Генерал Черняховский» и «Маршал Рокоссовский» в автономном режиме перевезли более 1,3 млн тонн грузов и прошли свыше 162 тысяч миль, сообщает пресс-служба Минтранса России.

Старт коммерческой эксплуатации первого паромы «Генерал Черняховский»,

курсирующего на линии Усть-Луга — Балтийск, был дан в декабре 2023 года. Позднее к нему присоединилось второе судно — «Маршал Рокоссовский»

По состоянию на середину сентября 2024 года в Калининград в автономном режиме осуществлено 60 судозаходов.

FESCO

НОВОЕ ПАРТНЕРСТВО

FESCO изучит международный опыт в области применения танк-контейнеров.

Транспортная группа FESCO присоединилась к Tank Container Development Alliance (TCDA) — крупнейшей международной ассоциации в области танк-контейнеров, объединяющей более 160 компаний.

Отмечается, что ассоциация предоставляет платформу для обмена опытом, поиска стратегических партнеров и расширения бизнес-возможностей в сфере перевозок грузов в танк-контейнерах.



Фото из Telegram-канала FESCO

FESCO ожидает, что партнерство с TCDA позволит группе улучшить сервис,

оптимизировать цепочки поставок и создать новые логистические решения.

СЕВМОРПУТЬ

НАДЕЖНЫЙ КОРИДОР
ДЛЯ ТОРГОВЛИ С КИТАЕМ

Segezha Group наращивает перевозки по Севморпути в Китай.

Лесопромышленный холдинг Segezha Group (входит в АФК «Система») отправил первый в этом году груз в Китай через Северный морской путь (Севморпуть, СМП).

Пиломатериалы доставили в порт Архангельск по ж/д, а в начале октября 40-футовые контейнеры погрузят на борт судна линии NewNew Shipping Line для транспортировки в Шанхай по Севморпути.

Транзитное время перевозки до Китая составит ориентировочно 24 дня.

По словам директора по логистике Segezha Group Андрея Юдина, СМП является одним из важнейших для компании коридоров в части доступа на целевые рынки сбыта. «В 2025 году

и далее мы будем наращивать присутствие на СМП. Наряду с международным транспортным коридором «Север — Юг» этот маршрут значительно расширит возможности международного сотрудничества российских экспортеров, позволит укрепить конкурентные преимущества отечественных производителей лесной продукции», — сказал он, добавив, что ключевые вопросы, которые требуется решать сегодня, — экономика перевозки, регулярность сервиса, быстрые транзитные сроки.

Он также подчеркнул важность развития морских контейнерных сервисов, прежде всего, из Санкт-Петербурга в сторону Юго-Восточной Азии (ЮВА) и Китая по приемлемой цене, чему

будет способствовать возобновление субсидирования транспортных затрат по постановлению правительства РФ № 1215. Оно касается экспортеров ЛПК через порты Северо-Запада для разворота грузов с Восточного полигона.

«При снижении стоимости перевозки этот маршрут может стать надежным коридором не только для торговли с Китаем, но и с другими партнерами в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР). Эти рейсы принципиально важны для раскатки экспортного маршрута с контейнерными грузами».

Напомним, в 2023 году Segezha Group отправила 1,5 тыс. тонн крафт-бумаги Сеgezжского ЦБК в Китай по Северному морскому пути.



Фото предоставлено пресс-службой Segezha Group

ПЕРМЬ

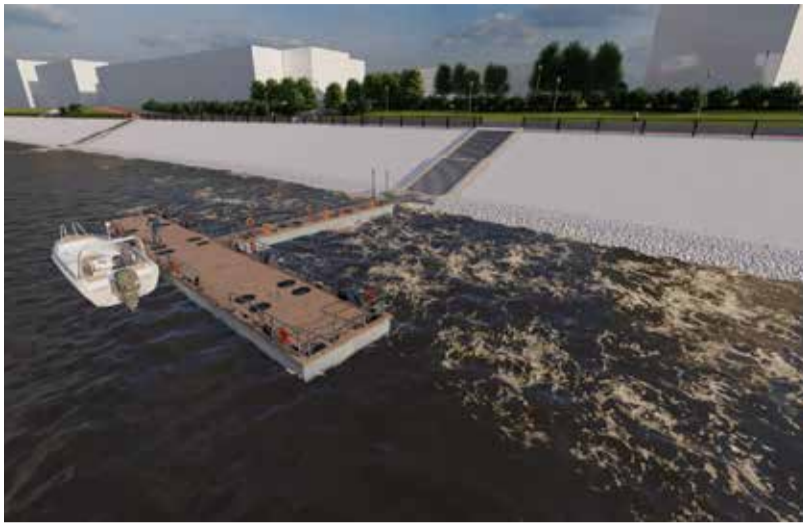


Рис. из Telegram-канала Пермской судовой верфи

И ВОКЗАЛ, И НОВЫЕ ПРИЧАЛЫ

В Пермском крае работают над развитием пассажирского водного сообщения.

По внутренним водным путям Пермского края в 2024 году по состоянию на 1 октября перевезено 69 тыс. пассажиров, что на 30% превышает аналогичный показатель прошлого года.

Рост пассажирских перевозок водным транспортом произошел, в том числе, за счет начала эксплуатации электросудов. «В 2024 году Пермский край вошел в число лидеров городов по запуску и эксплуатации электрических судов. Таких городов в России сейчас шесть, и мы в их числе. В текущем году на реке Каме начал работать «Экоход 2», — сообщил заместитель министра транспорта региона, начальник управления транспортного обслуживания Александр Польшгалов.

Он отметил, что для запуска этого проекта была проделана большая работа. Было необходимо взять в аренду водную акваторию, создать инфраструктуру для зарядки судна, и продумать, как причаливать с учетом того, что уровень воды постоянно меняется.

В Пермском крае в 2024 году было возведено три модульных причала для пассажирских судов. В 2025 году запланировано строительство еще четырех: два для круизных судов (в Осе и Добрянке) и два для транспортных судов (в Краснокамске и Оханске). Еще один причал ожидается в 2026 году, его установят в поселке Ильинский.

«Совместно с Пермской судовой верфью мы сделали выбор в пользу модульных причалов двух видов: для приема пассажирских судов

небольшого класса для регулярных перевозок и для приема больших круизных судов. Такие причалы верфь может изготовить в короткие сроки — за 4-5 месяцев, относительно недорого, и, самое главное, их можно использовать с учетом падения уровня воды в реке», — пояснил замминистра.

Также стало известно, что работу речного вокзала в Перми планируется возобновить 1 мая 2025 года.

«С учетом развития речных круизных перевозок возникает потребность в улучшении качества обслуживания пассажиров. Сегодня губернатором принято решение возобновить работу речного вокзала в Перми. Мы сейчас у Минкульта принимаем первый этаж вокзала, где мы разместим зал ожидания пассажиров, камеры хранения, пункты питания. Планируется, что вокзал заработает в следующем году 1 мая», — сказал Александр Польшгалов.

Он также отметил, что недавно был согласован концепт проекта дебаркадера, и сейчас Пермская верфь приступает к проектированию. «Дебаркадер будет включать в себя зону ожидания для пассажиров. Сегодня нам на модульных причалах этого не хватает. Там также будет зона кафе, смотровые площадки. Данный причал будет подходит для приемки различных судов. Мы надеемся, что в первом квартале 2025 года верфь запроектирует такой причал, и мы поймем его стоимость», — резюмировал Александр Польшгалов.

САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ

ОТКРЫТЫ ВСЕ ПУТИ

Самарская область имеет оптимальные возможности для развития грузовых и пассажирских перевозок водным транспортом.

Для создания портово-логистического хаба в Самарской области подобраны четыре площадки: порт Тольятти, Самарский речной порт, Сызранский речной порт и участок на территории бывшего Октябрьского комбината строительных изделий.

Вопросы развития речных перевозок в Самарской области руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко обсудил на встрече с губернатором региона Вячеславом Федорищевым.

Как отметил руководитель федерального агентства, Самара имеет выгодное логистическое расположение и в части реализации задачи по созданию оптимальных возможностей для перевозки грузов и пассажиров водным транспортом «станет не менее интересной», чем города Золотого кольца. «Фактически отсюда есть выход к морским бассейнам Севера и Юга страны. У вас сегодня открыты все пути, вы находитесь прямо в центре их пересечения», — сказал Андрей Тарасенко.

Конкурентными преимуществами региона названы



Фото с сайта Росморречфлота

развитая сеть автомобильных дорог, в том числе федерального значения; крупнейшая часть Куйбышевской железной дороги с узловыми станциями; река Волга, имеющая выход к семи морям через Волго-Донской и Беломорско-Балтийский судосудоходные каналы. При этом Самарская область является единственным регионом Приволжья, где расположены три речных порта для судов класса «река-море».

«Самарская область производит достаточно большое количество продукции. Нам важно, чтобы наши аграрии и промышленники были обеспечены надеж-

ной, современной, удобной и максимально экономически эффективной портовой инфраструктурой, имели возможность экспортировать грузы и товары как по стране, так и в мире», — сказал в свою очередь Вячеслав Федорищев.

В настоящее время регион ведет работу по обновлению речного пассажирского транспорта. Для развития инфраструктуры внутренних водных путей (ВВП) планируются реконструкция причальной инфраструктуры речного вокзала Самары и строительство здания нового речного вокзала.

КАМСКИЙ БАССЕЙН

ПОКАЗАТЕЛИ РАСТУТ

Администрация Камводпути отмечает рост грузовых и пассажирских перевозок.

Грузоперевозки в Камском бассейне с начала навигации 2024 года составили почти 10,5 млн тонн грузов, что на 23,9% больше относительно аналогичного периода прошлого года. Рост объемов обусловлен, в том числе, возобновлением перевозок нефтепродуктов из Перми, а также увеличением перевозок минерально-строительных грузов.

Перевозки пассажиров за 8 месяцев текущего года превысили 120 тыс. человек. Рост составил 1,8%. Отмечается, что за весь период навигации 2023 года было перевезено 118041 пассажиров.

Камский бассейн традиционно является грузообразующим бассейном. Струк-

тура перевозимых грузов в бассейне практически не меняется — это минерально-строительные грузы, нефтепродукты, лесоматериалы, техническая соль, зерновые и прочие грузы. При этом минерально-строительные грузы занимают доминирующее положение и перераспределение номенклатуры идет в пользу именно этого сегмента.

Завесну 2024 года с Верхней Камы выведено 509,8 тыс. куб. м леса в плотках, что на 316% больше, чем в маловодную навигацию 2023 года. К настоящему времени через Пермский шлюз прошлюзовано 32 плота, объем буксировки составил 77,6 тыс. куб. м. До конца навигации 2024 года

через Пермский шлюз будет прошлюзовано еще 10 плотов.

Для обеспечения безопасности судоходства в Камском бассейне Администрацией «Камводпути» к августу 2024 года проведены землечерпательные работы в объеме 967,68 тыс. куб. м грунта, что составляет 64,5% от запланированного на период навигации плане в 1500 тыс. куб. м. В эту навигацию в Камском бассейне работает 5 черпаковых земснарядов. Для обеспечения безопасности судоходства и расширения пропускной способности Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК) ведут дноуглубительные работы землесос «Аркадий Кардаков».



МОСКВА



Фото из Telegram-канала Дептранса Москвы

КРУИЗНАЯ СТОЛИЦА

Количество судозаходов круизных теплоходов в Москве в этом сезоне вырастит на 25%.

Причалы Северного и Южного речных вокзалов Москвы за пять месяцев навигации 2024 года приняли и отправили пассажирские суда почти 1,7 тыс. раз. В речные круизы на теплоходах по России отправились 285 тыс. человек, рост пассажиропотока составил 20% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В этом сезоне теплоходы из Москвы идут до 50 рос-

сийских городов и населенных пунктов. Самыми популярными направлениями названы: Нижний Новгород, Санкт-Петербург, Ярославль, Казань и Тверь.

Напомним, навигация 2024 года на Москве-реке открылась 24 апреля. Ожидается, что рост количества судозаходов круизных теплоходов в Москве в этом сезоне составит 25% — до 2,3 тыс. единиц.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ЕЩЕ ОДИН КАТАМАРАН ДЛЯ ПЕТЕРБУРГА

«Равелин» будет перевозить пассажиров в акватории фортов Кронштадта.

На Средне-Невском судостроительном заводе (СНСЗ) в Санкт-Петербурге состоялся спуск на воду второго экскурсионно-прогулочного катамарана проекта «Соммерс», получившего имя «Равелин».

Серия из четырех катамаранов «Соммерс» строится во исполнение подписанного на полях ПМЭФ-2022 соглашения о сотрудничестве между проектом «Остров фортов», ООО «Нева Тревел» и Минпромторгом России. Договор на строительство «Соммерсов» был заключен 19 декабря 2022 года. Суда получили названия «Бастион», «Равелин», «Габрион», «Капонир» — в честь элементов фортификационных сооружений времен Петра Первого. Катамараны будут осуществлять перевозки в акватории фортов Кронштадта и доставлять пассажиров к полностью

изолированным от берега фортам «Кроншлот» и «Император Александр Первый». Их ввод в эксплуатацию планируется попарно — в 2024 и 2025 годах.

Первая пара катамаранов проекта 04710 «Соммерс» была заложена на Средне-Невском судостроительном заводе в июне 2023 года. Строительство ведется под наблюдением Российского морского регистра судоходства (РС). Спуск на воду головного катамарана состоялся в мае 2024 года.

Технические характеристики катамарана проекта 04710 «Соммерс»: длина габаритная — 27,3 м, ширина — 7,5 м, высота — 5,17 м, осадка — 1,8 м, эксплуатационная скорость — 11 узлов, пассажироместимость — до 147 человек, экипаж — 3 человека. Символ класса: KM[Ⓢ][1] R3 AUT3 Catamaran Passenger ship.

ЯКУТИЯ

ДО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Якутии сообщило о завершении навигации маломерных судов.

В Республике Саха (Якутия) с 7 октября завершилась навигация для маломерных судов, используемых в некоммерческих целях.

Согласно приказу министерства транспорта и дорожного хозяйства региона, навигационный период завершен в таких районах, как Амгинский, Алданский, Мирнинский, Нерюнгринский, Олекминский, Ленский, Верхневилуйский, Вилюйский, Горный, Кобяйский, Мегино-Кангаласский, Намский, Нюрбинский, Сунтарский, Таттинский, Томпонский, Усть-Алданский, Усть-Майский, Чурапчинский и Хангаласский районы, а также в городе Якутске и поселке Жатай.

25 сентября была закрыта навигация в арктических



Фото с сайта правительства Якутии

и северных районах республики.

«Выход на водные объекты после закрытия навигации запрещен. Судоводители, нарушившие это правило, будут привлечены к административной ответствен-

ности. Обледенение судна может привести к потере устойчивости и его опрокидыванию, что создает серьезную угрозу для жизни и безопасности на воде», — говорится в сообщении регионального ведомства.

ОМСК

ИРТЫШ ЖДЕТ ГРУЗЫ

По реке Иртыш между Россией, Казахстаном и Китаем возможно существенно нарастить грузоперевозки.

Через портовую инфраструктуру Омска ежегодно осуществляется перевалка порядка 8 млн тонн различных грузов. Это составляет всего 20% от технических мощностей перегрузочных комплексов. В связи с этим необходимо развитие транзитного потенциала трансграничной реки Иртыш, что позволит существенно нарастить товарооборот между Россией, Казахстаном и Китаем. Об этом сообщил руководитель Росморречфлота Андрей Тарасенко на панельной сессии «Роль регионов в развитии логистических маршрутов на пространстве ШОС» в рамках IV форума глав регионов государств — членов ШОС в Омске.

По словам Андрея Тарасенко, для развития международного мультимодального транспортного коридора Россия — Казахстан — КНР необходимо заключить трехстороннее соглашение об организации условий перевозки грузов и пассажиров в бассейне реки Иртыш. Он

напомнил, что с правительством Омской области прорабатывается возможность наращивания объема и номенклатуры грузов, перевозимых водным транспортом, с целью создания крупного транспортного узла.

«Река Иртыш пересекает территории России, Казахстана и Китая, ее общая длина составляет 4248 км, из которых половина приходится на нашу страну. Это огромная речная магистраль от Китая до Северного морского пути, по которой возможна перевозка миллионов тонн грузов в обоих направлениях», — отметил в своем докладе руководитель Росморречфлота.

Он заявил, что «в России имеется вся необходимая для этого инфраструктура внутреннего водного транспорта: флот для осуществления перевозок грузов, портовая инфраструктура с развитым перегрузочным оборудованием и складским хозяйством и водные пути, обеспечивающие пропускную способность».

В свою очередь губернатор Омской области Виталий Хоценко также отметил важность создания в регионе мультимодального логистического узла.

«Для нас приоритетно развитие Обь-Иртышского бассейна и внутренних водных путей. Росморречфлот поддерживает инициативу создания в регионе мультимодального логистического узла, который станет частью транспортного коридора Россия — Казахстан — Китай с использованием трансграничной реки Иртыш. Это решение позволит увеличить скорость доставки грузов, что положительно скажется на экономике региона», — сказал Виталий Хоценко во время встречи с руководителем Росморречфлота.



Фото с сайта Росморречфлота

НАГРАДЫ

ИСТОРИЯ С ТЕЛЕЭКРАНА

Фильм о Совкомфлоте получил награду медиаконкурса «Энергия пера»

Фильм «Первопроходцы нового времени — современный коммерческий флот России» удостоился награды в международном медиаконкурсе «Энергия пера».

Документальный фильм, созданный журналистом Дмитрием Щугоревым, посвящен полувековому юбилею компании «Совкомфлот». Он охватывает всю историю развития отечественного торгового флота с момента его основания до сегодняшнего дня.

Картина заняла второе место в номинации «Лучший сюжет об энергетике

на федеральном телевидении». Торжественная церемония награждения прошла 26 сентября в рамках деловой программы Международного форума «Российская энергетическая неделя». Награды победителям вручали заместитель председателя Правительства России Александр Новак и заместитель руководителя Администрации президента Российской Федерации — пресс-секретарь президента Российской Федерации Дмитрий Песков.

Премьера фильма состоялась в июле 2023 года на телеканале «Россия 24».

Медиаконкурс «Энер-

гия пера», организованный ассоциацией «Глобальная энергия», проводится ежегодно с целью привлечения внимания к работе отраслей ТЭК и охватывает широкий спектр стран. Заявки на участие поступают как из России, так и из зарубежных стран, представляющих Азию, Африку, Ближний Восток, Европу и Латинскую Америку. В этом году из 217 заявок эксперты конкурса выбрали 46 лучших. Победителей определяло жюри, состоящее из руководителей ведущих телеканалов, деловых изданий и информационных агентств.



Фото из Telegram-канала Совкомфлота

КАДРЫ

СПЕЦИАЛИСТЫ НА ПОДХОДЕ

Учебные заведения России ежегодно выпускают 5–6 тысяч специалистов для работы в торговом флоте.

Для работы в торговом флоте и портах России обучается 55 тыс. человек. По словам руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) Андрея Тарасенко сейчас специалистов для отрасли готовят шесть высших учебных заведения, один колледж, а также 22 филиала, в которых есть программы обучения работников для торгового флота.

О подготовке кадров журналисты расспросили главу Росморречфлота во время II Всероссийского Морского конгресса.

«Каждый год выпускается 5–6 тыс. специалистов. В целом в системе обучения находится 55 тыс. человек. Столько специалистов сейчас готовится для работы в торговом флоте и во всех портах страны», — уточнил Андрей Тарасенко.



Фото с сайта ГУМРФ им. Макарова

ГУМРФ



Фото пресс-службы ГУМРФ имени адмирала Макарова

СТИПЕНДИИ
ОТ СОВКОМФЛОТА

Партнерство отраслевых вузов Росморречфлота и бизнеса активно развивается.

Первокурсники Института «Морская академия» ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова смогут пополнить ряды стипендиатов ПАО «Совкомфлот» при успешной сдаче зимней сессии. Об этом стало известно на традиционной ежегодной встрече учащихся с представителями компании.

реализуется совместная программа подготовки молодых специалистов. Для участия в ней отбираются лучшие курсанты 1–6 курсов. Специалисты «Совкомфлота» привлекаются к преподавательской и научной работе. Преподаватели университета проходят стажировку на судах и в бе-



Фото пресс-службы ГУМРФ имени адмирала Макарова

В ходе визита делегация «Совкомфлота» ознакомилась с процессом создания учебно-лабораторного комплекса подготовки рядового состава, осуществляемого при поддержке компании в учебном городке № 4 университета в поселке Стрельна. Новый комплекс, включающий три аудитории с современным оборудованием, позволит полностью обеспечить учебную и тренажерную составляющие программ подготовки вахтенных матросов и вахтенных мотористов, которые уже интегрированы в учебные программы. Полный ввод комплекса в эксплуатацию ожидается в начале 2025 года.

Сотрудничество ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова и ПАО «Совкомфлот» развивается более 10 лет. С 2016 года успешно

реговых структурах компании. Руководство компании принимает участие в работе попечительского совета ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, в работе государственной экзаменационной комиссии при сдаче обучающимися государственных экзаменов, защите выпускных квалификационных работ.

Реализуются мероприятия по обучению персонала ПАО «Совкомфлот» по программам дополнительного профессионального образования с использованием ресурсной базы ГУМРФ. Компания оказывает помощь университету в развитии материально-технической и учебно-методической базы, издании учебно-методических пособий, а также поддерживает мероприятия по популяризации морских профессий.



ОБУЧЕНИЕ

ПОЧЕТНОЕ ЗВАНИЕ КУРСАНТА

Первокурсников Макаровки посвятили в курсанты.

На Дворцовой площади Санкт-Петербурга прошло посвящение в курсанты 554 первокурсников Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. В курсанты посвятили ребят, поступивших в Институт «Морская академия», колледж и филиалы университета.

Клятву на верность избранному делу дали будущие специалисты эксплуатационного профиля: судоводи-

тели, судо- и электромеханики.

Курсантов поздравили заместитель министра транспорта Российской Федерации Александр Пошивай (выпускник Макаровки 1981 года), ректор ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова, заслуженный работник высшей школы РФ, доктор технических наук, профессор Сергей Барышников, председатель Санкт-Петербургского Морского собра-

ния Сергей Ирютин и другие.

По традиции в ходе мероприятия состоялось вручение медалей ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова «За усердие» II степени лучшим курсантам старших курсов.

Первокурсники университета принесли торжественную клятву на верность вузу и флоту. В конце церемонии был исполнен гимн ГУМРФ и состоялся торжественный проход курсантских колонн по Дворцовой площади.



Фото пресс-службы ГУМРФ имени Макарова

КОНКУРСЫ

ЛУЧШИЕ В ПРОФЕССИИ

Сотрудники судоходных компаний приняли участие во всероссийском конкурсе мастерства морских профессий.



Фото предоставлено пресс-службой ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова

В Санкт-Петербурге прошел всероссийский «Конкурс мастерства морских профессий» — первое в России соревнование для профессиональных моряков, получившее межкорпоративный статус.

В конкурсе приняли участие более 120 работников крупнейших судоходных компаний страны — «Газпромнефть Шиппинг», «Атомфлот», «Совкомфлот», «Норникель» и «Феско».

Профессиональные навыки оценивались в шести номинациях: вахтенный помощник капитана, электромеханик, механик, моторист, матрос и повар.

Основные мероприятия состоялись на площадке Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова, испытания для поваров, механиков и мотористов — в Морской технической академии имени адмирала Д. Н. Сенявина.

Организацию конкурса курировал Институт дополни-

тельного профессионального образования (ИДПО) Макаровки. Сотрудники ИДПО вместе со специалистами судоходных компаний и других учебных заведений разработали программу тестовых испытаний, сценарии тренажерных упражнений с использованием самого современного отечественного и зарубежного судового оборудования. Оценивало выполнение заданий экспертное жюри из числа капитанов-наставников судоходных компаний.

Инициатором и основным идейным вдохновителем «Конкурса мастерства морских профессий» является ООО «Газпромнефть Шиппинг».

«Наш масштабный конкурс профессионального мастерства для моряков призван решить несколько задач, которые в комплексе будут иметь синергетический эффект», — говорит Дмитрий Зайкин, генеральный директор компании. «Во-первых, участники и эксперты в процессе

прохождения испытаний получают возможность обменяться опытом, нарастить свои компетенции, расширить горизонты своего профессионального мышления. Всё это, вполне вероятно, станет драйвером роста морских компетенций в масштабах компаний. Во-вторых, одна из ключевых стратегических целей, которой мы стремимся достичь — повысить осведомленность о морских профессиях, укрепить их престиж среди молодых людей, которые находятся на пороге выбора карьерного пути, и популяризировать нашу отрасль».

Антонина Сбойнова, руководитель направления по работе с плавсоставом компании «Газпромнефть Шиппинг», рассказала, что идея организации конкурса профессионального мастерства возникла в марте 2023 года на Конференции руководителей кадровых служб судоходных компаний в Макаровке. «Подготовка — переговоры, поиск площадок, выбор номинаций и экспертов, создание концепции и разработка конкурсных испытаний — заняла более года. Надеемся, что проведение отраслевого конкурса морских профессий станет традицией и будет мотивировать моряков наращивать профессиональные компетен-

ции, стремиться быть лучшими среди лучших».

Помимо конкурсной части, программа мероприятия включала в себя стратегическую сессию «Кадры для флота», в которой приняли участие первые лица и руководящий состав судоходных компаний.

Итоговое коммюнике судовладельцев будет направлено в Российскую палату судоходства, Минтранс России и Росморречфлот.

Заместитель генерального директора по персоналу и коммуникациям ФГУП «Атомфлот» Мария Нуждинова отметила важное значение прошедшего мероприятия:

«Мы не меньше других компаний-партнёров, участвовавших в организации конкурса, максимально заинтересованы в привлечении внимания общественности к морским профессиям, прежде всего школьников и их родителей, студентов морских вузов, а также коллег из профессионального сообщества. Хотела бы поблагодарить и поздравить наших участников и наставников, партнеров, ГУМРФ имени адмирала Макарова и МТА имени адмирала Сенявина. Надеюсь, Конкурс станет теперь доброй традицией, а профессия моряка будет востребована среди молодежи».

ПОБЕДИТЕЛИ И ПРИЗЕРЫ НОМИНАЦИЙ
«КОНКУРСА МАСТЕРСТВА МОРСКИХ ПРОФЕССИЙ»

Вахтенные помощники:

1. Набока Роман, ФГУП «Атомфлот»
2. Крисан Константин, МТФ «Норникель»
3. Шерстянкин Александр, «Совкомфлот»

Электромеханики:

1. Русаков Александр, ФГУП «Атомфлот»
2. Грищенко Андрей, МТФ «Норникель»
3. Костырев Роман, ООО «Газпромнефть Шиппинг»

Матросы:

1. Блюдинов Денис, ФГУП «Атомфлот»
2. Дряхлов Егор, ФГУП «Атомфлот»
3. Щербаков Артём, «Совкомфлот»

Повара:

1. Владимиров Борис, ООО «Газпромнефть Шиппинг»
2. Кувалдин Антон, МТФ «Норникель»
3. Фомишин Александр, ООО «Газпромнефть Шиппинг»

Мотористы:

1. Бурцев Владимир, ООО «Газпромнефть Шиппинг»
2. Бызов Дмитрий, МТФ «Норникель»
3. Вондра Иван, ООО «Газпромнефть Шиппинг»

Механики:

1. Втюрин Иван, ООО «Газпромнефть Шиппинг»
2. Слипко Вячеслав, «Совкомфлот»
3. Тимофеев Виталий, ФГУП «Атомфлот»